

N° 8365

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

**portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020
relative au climat**

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 26.3.2024

*

Le Premier ministre,

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1^{er}, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1^{er}, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 4 mars 2024 approuvant sur proposition du Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité le projet de loi ci-après ;

Arrête :

Art. 1^{er}. Le Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité est autorisé à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat et à demander et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.

Art. 2. La Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement est chargée, pour le compte du Premier ministre et du Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité, de l'exécution du présent arrêté.

Luxembourg, le 26 mars 2024

Le Premier ministre,

Luc FRIEDEN

*Le Ministre de l'Environnement,
du Climat et de la Biodiversité*

Serge WILMES

*

Art. 1^{er}. L'article 2 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat est modifié comme suit :

1° Au point 27°, les termes « un navire de ravitaillement en mer » sont remplacés par ceux de « un navire de haute mer » ;

2° Au point 30°, le point final est remplacé par un point-virgule ;

3° À la suite du point 30°, sont insérés les points 31° et 32° nouveaux libellés comme suit :

« 31° « carburant » : aux fins du chapitre 4, section 4*bis*, tout produit énergétique visé à l'article 415, paragraphe 1^{er}, de l'annexe dénommée « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel précité du 29 mars 2005, en ce compris les carburants énumérés à l'article 419 de ladite annexe, ainsi que tout autre produit destiné à être utilisé, mis en vente ou utilisé comme carburant ou comme combustible, comme énoncé aux articles 416 et 417 de ladite annexe, y compris pour la production d'électricité ;

32° « mise à la consommation » : aux fins du chapitre 4, section 4*bis*, la mise à la consommation telle qu'elle est définie à l'article 6, paragraphe 2, de l'annexe dénommée « loi belge modifiée du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise transposant la Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 et abrogeant la Directive 92/12/CEE en la matière » publié par le règlement ministériel précité du 18 mars 2010. »

Art. 2. L'article 8, paragraphe 2, de la même loi est modifié comme suit :

1° Les termes « de l'avis » sont remplacés par ceux de « des avis » ;

2° À la suite de la référence au « paragraphe 1^{er}, alinéa 2 », il est inséré une virgule.

Art. 3. À l'article 10, paragraphe 2, de la même loi, la référence aux articles « 9 et 10 » est remplacée par celle aux articles « 8 et 9 ».

Art. 4. À la suite de l'article 12 de la même loi, sont insérés les articles 12*bis* et 12*ter* nouveaux libellés comme suit :

« Art. 12*bis*. Plan social pour le climat

(1) Le ministre et le ministre ayant l'Énergie dans ses attributions élaborent conjointement l'avant-projet de plan social pour le climat.

Les ministres visés à l'alinéa 1^{er} transmettent cet avant-projet de plan social pour le climat pour avis à l'Observatoire et à la Plateforme climat. Ces avis parviennent aux ministres visés à l'alinéa 1^{er} endéans les deux mois suivant leur transmission.

L'avant-projet de plan social pour le climat est publié sur un site internet créé à cet effet pendant deux mois aux fins d'enquête publique permettant aux personnes intéressées de formuler leurs observations.

(2) Le projet de plan social pour le climat visé au paragraphe 1^{er} tient compte des avis et de l'enquête publique visés au paragraphe 1^{er}, alinéas 2 et 3, et est approuvé par le Gouvernement en conseil.

Après approbation par le Gouvernement en conseil, le plan est publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 12*ter*. Mise à jour du plan social pour le climat

À tout moment, des modifications ou adaptations peuvent être apportées au plan social pour le climat. Les dispositions de l'article 12*bis* s'appliquent à la mise à jour du plan social pour le climat en cas de dépassement du seuil visé à l'article 18, paragraphe 6, du règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060. »

Art. 5. L'article 22, paragraphe 2, première phrase, de la même loi est modifié comme suit :

1° La référence à l'article « 17 » est remplacée par celle à l'article « 35 » ;

2° À la suite de la référence au « paragraphe 1^{er}, point 2° », il est inséré une virgule.

Art. 6. À l'article 25, paragraphe 3, de la même loi, les termes « du ministre » sont remplacés par ceux de « de l'administration ».

Art. 7. À l'article 26, paragraphe 1^{er}, première phrase, de la même loi, les termes « le ministre » sont remplacés par ceux de « l'administration ».

Art. 8. L'article 36 de la même loi est complété par un paragraphe 4 nouveau libellé comme suit :

« (4) Jusqu'au 31 décembre 2023, les combustibles solides et gazeux, produits à partir de la biomasse et utilisés pour la production d'énergie, pour lesquels il n'est pas possible d'obtenir une preuve au sens de l'article 14 du règlement grand-ducal du 3 février 2023 fixant les critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les biocarburants, les bioliquides et les combustibles issus de la biomasse, sont présumés conformes aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre visés à l'article 38, paragraphe 5, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant le règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission, tel que modifié, si pour les combustibles concernés, l'exploitant d'installation joint à sa déclaration tous les éléments de preuve :

- 1° démontrant qu'il a tout mis en œuvre pour obtenir ou émettre au plus vite les preuves nécessaires, et les raisons pour lesquelles il n'a pas été raisonnablement possible de les obtenir ;
- 2° démontrant les raisons pour lesquelles il n'a pas pu développer d'alternatives raisonnables pour accéder à d'autres sources de biomasse pour lesquelles une preuve aurait pu être obtenue ;
- 3° démontrant dans quelle mesure la biomasse concernée offre des caractéristiques qui lui permettent de répondre aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, en fournissant également le bilan massique. »

Art. 9. L'article 40 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° Le paragraphe 1^{er}, alinéa 3, est complété comme suit : « La perception de ces frais de gestion se fait selon les modalités prévues à l'article 42, paragraphe 5, alinéa 4. Les frais de gestion sont portés directement en recette au fonds dont question au chapitre III. » ;
- 2° Au paragraphe 1*bis*, la première phrase est remplacée par la phrase suivante : « Au moins un des représentants autorisés d'un compte doit être résident permanent au Luxembourg, sauf pour les enregistrements de vérificateurs, les comptes de dépôt d'installations fixes, les comptes de dépôt d'exploitants d'aéronefs, les comptes de dépôt d'exploitants maritimes et les comptes de dépôt d'entités réglementées. » ;
- 3° Au paragraphe 1*quater*, les termes « et détenir » sont supprimés.

Art. 10. À l'article 41*bis*, première phrase, de la même loi, les termes « , à la délivrance » sont supprimés.

Art. 11. L'article 41*ter* de la même loi est modifié comme suit :

- 1° Au paragraphe 1^{er}, la référence aux « paragraphes 2 et 3 » est remplacée par celle aux « articles 41*quater* et 41*quinquies*, paragraphe 1^{er} » ;
- 2° Les paragraphes 2 à 6 sont supprimés, faisant du paragraphe 1^{er} un paragraphe unique.

Art. 12. À la suite de l'article 41*ter* de la même loi, sont insérés les articles 41*quater*, 41*quinquies*, 41*sexies*, 41*septies*, 41*octies*, 41*nonies*, 41*decies* et 41*undecies* nouveaux libellés comme suit :

« **Art. 41*quater*.** Demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

(1) Toute demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée au ministre par l'entité réglementée au titre de la présente section comprend une description :

- 1° de l'entité réglementée ;
- 2° du type de carburants qu'elle met à la consommation et qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que les moyens par lesquels elle met ces carburants à la consommation ;
- 3° de la ou des utilisations finales des carburants mis à la consommation aux fins de l'activité visée à l'annexe III ;

4° des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions SEQE, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés aux articles 14 et 30 *septies* de la directive 2003/87/CE précitée ;

5° un résumé non technique des informations visées aux points 1° à 4°.

(2) Les entités réglementées soumettent leur demande d'autorisation au ministre au plus tard le 31 octobre 2024 ou au moins deux mois avant le début de l'exercice des activités visées à l'annexe III.

Art. 41quinquies. Conditions de délivrance et contenu de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

(1) Le ministre délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre à l'entité réglementée aux fins de l'activité visée à l'annexe III dès lors qu'il a l'assurance que cette entité est capable de surveiller et de déclarer les émissions SEQE correspondant aux quantités de carburant mises à la consommation conformément à l'annexe III.

(2) L'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre contient les éléments suivants :

- 1° le nom et l'adresse de l'entité réglementée ;
- 2° une description des moyens par lesquels l'entité réglementée met les carburants à la consommation dans les secteurs régis par la présente section ;
- 3° une liste des carburants mis à la consommation par l'entité réglementée dans les secteurs régis par la présente section ;
- 4° un programme de surveillance conforme aux exigences prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;
- 5° les exigences en matière de déclaration prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;
- 6° l'obligation de restituer les quotas délivrés au titre de la présente section correspondant aux émissions SEQE totales de cette année, vérifiées conformément à l'article 41*decies*, jusqu'au 31 mai de l'année suivante.

(3) Sur demande motivée de l'administration, l'entité réglementée délivre les informations jugées nécessaires aux fins de l'application de la présente loi.

(4) Les entités réglementées soumettent tout programme de surveillance mis à jour à l'administration afin d'obtenir son approbation.

Art. 41sexies. Modifications concernant la nature des activités ou des carburants mis à consommation

Au moins deux mois à l'avance, l'entité réglementée informe l'administration de toute modification envisagée concernant la nature de son activité ou des carburants qu'elle met à la consommation qui est susceptible de nécessiter une mise à jour de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre. S'il y a lieu, le ministre met à jour l'autorisation conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée. En cas de changement de l'identité de l'entité réglementée couverte par la présente section, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse de la nouvelle entité réglementée.

Art. 41septies. Transfert et reconnaissance de quotas

(1) Les quotas relevant de la présente section peuvent être transférés entre :

- 1° personnes dans l'Union européenne ;
- 2° personnes dans l'Union européenne et personnes dans des pays tiers où ces quotas sont reconnus mutuellement en application d'accords conclus entre l'Union européenne et lesdits pays, sans restrictions autres que celles contenues dans la présente loi ou adoptées en application de celle-ci.

(2) Les quotas relevant de la présente section délivrés par une autorité compétente d'un autre État membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant aux entités réglementées.

Art. 41octies. Restitution et annulation de quotas

(1) À partir du 1^{er} janvier 2028, l'entité réglementée restitue au plus tard le 31 mai de chaque année une quantité de quotas relevant de la présente section égale aux émissions SEQE totales de l'entité réglementée, correspondant à la quantité de carburants mis à la consommation conformément à l'annexe III au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 41decies.

Le ministre annule les quotas relevant de la présente section restitués conformément à l'alinéa 1^{er}.

(2) Par dérogation au paragraphe 1^{er}, le délai de la première restitution de quotas est reporté au 31 mai 2029 pour les émissions SEQE totales de l'année 2028 lorsque la Commission européenne publie un avis au Journal officiel de l'Union européenne conformément à l'article 30 *duodecies*, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Les quotas relevant la présente section peuvent être annulés à tout moment à la demande de la personne qui les détient.

Art. 41nonies. Surveillance et déclaration des émissions SEQE

(1) Chaque entité réglementée surveille, chaque année civile à partir de 2025, les émissions SEQE correspondantes aux quantités de carburants mis à la consommation conformément à l'annexe III.

Chaque entité réglementée déclare les émissions SEQE visées à l'alinéa 1^{er} au ministre au cours de l'année suivante, à partir de 2026, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

(2) À compter du 1^{er} janvier 2028, au plus tard le 30 avril de chaque année jusqu'en 2030, chaque entité réglementée déclare au ministre la part moyenne des coûts liés à la restitution des quotas en vertu de la présente section qu'elle a répercutée sur les consommateurs pour l'année précédente, conformément aux exigences et aux modèles précisés dans les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 30 *septies*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Chaque entité réglementée qui détient une autorisation conformément à l'article 41ter au 1^{er} janvier 2025 déclare à l'administration ses émissions SEQE historiques pour l'année 2024 au plus tard le 30 avril 2025.

(4) Les entités réglementées déterminent et documentent de manière fiable et précise, par type de carburant, les quantités précises de carburants mis à la consommation qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que l'utilisation finale des carburants mis à la consommation par les entités réglementées.

(5) Les entités réglementées, dont les émissions SEQE annuelles correspondant aux quantités de carburants mises à la consommation sont inférieures à 1 000 tonnes d'équivalent-CO₂, peuvent demander au ministre des mesures simplifiées de surveillance, de déclaration et de vérification, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

Art. 41decies. Vérification des émissions SEQE et accréditation des vérificateurs

(1) Les déclarations présentées par les entités réglementées en application de l'article 41nonies sont vérifiées conformément à l'annexe V de la directive 2003/87/CE précitée telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité des articles 22 et 23 de cette directive et au règlement d'exécution (UE) 2018/2067 précité.

(2) Une entité réglementée, dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 30 avril de chaque année en ce qui concerne les émissions SEQE de l'année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de la part de cette entité réglementée ait été vérifiée comme étant satisfaisante.

(3) Au moins une semaine à l'avance, les entités réglementées communiquent la date de la visite sur site du vérificateur à l'administration. Cette dernière peut participer à cette visite sur site en tant qu'observatrice.

Art. 41undecies. Références

Les articles 35, 38, 39, 40 et 41 s'appliquent aux émissions SEQE, aux entités réglementées et aux quotas couverts par la présente section. À cette fin :

- 1° toute référence aux émissions SEQE est lue comme une référence aux émissions SEQE relevant de la présente section ;
- 2° toute référence aux exploitants est lue comme une référence aux entités réglementées relevant de la présente section ;
- 3° toute référence aux quotas est lue comme une référence aux quotas relevant de la présente section ;
- 4° la référence à l'article 26, paragraphes 1^{er} et 2, figurant à l'article 41, paragraphe 2, point 2°, est lue comme une référence à l'article 41sexies. »

Art. 13. L'article 42 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° Au paragraphe 1^{er} sont apportées les modifications suivantes :
 - a) À la suite des termes « l'article 23 », sont insérés les termes « ou à l'article 41ter » ;
 - b) Le terme « l'exploitant d'aéronefs » est remplacé par celui de « l'entité réglementée » ;
- 2° Au paragraphe 2, les termes « l'exploitant ou à l'exploitant d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs ou l'entité réglementée » ;
- 3° Au paragraphe 4, alinéa 1^{er}, sont apportées les modifications suivantes :
 - a) À la première phrase, les termes « Tout exploitant, exploitant d'aéronef ou compagnie maritime » sont remplacés par ceux de « Tout exploitant, exploitant d'aéronef, compagnie maritime ou entité réglementée » ;
 - b) À la deuxième et à la troisième phrases, les termes « l'exploitant, l'exploitant d'aéronef ou la compagnie maritime » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronef, la compagnie maritime ou l'entité réglementée » ;
- 4° Au paragraphe 5 sont apportées les modifications suivantes :
 - a) À l'alinéa 2, les termes « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime, l'importateur ou le représentant en douane indirect » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime, l'importateur, le représentant en douane indirect ou l'entité réglementée » ;
 - b) À l'alinéa 3, les termes « l'exploitant ou l'exploitant d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime ou l'entité réglementée » ;
 - c) À l'alinéa 4, à la suite des termes « l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA », il est inséré un point.

Art. 14. L'article 43 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le paragraphe suivant :

« (1) En cas de non-respect des dispositions des articles 21, 23, 24, paragraphe 2, 25, paragraphe 3, 26, 30, paragraphe 11, 34, 36, 37, 40, paragraphe 3, 41ter, 41quater, paragraphe 2, 41quinquies, paragraphe 3, 41sexies, 41septies, 41octies, 41nonies, et 41decies, le ministre peut, selon le cas :

 - 1° impartir à l'exploitant, à l'exploitant d'un aéronef, à la compagnie maritime ou à l'entité réglementée un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans ;
 - 2° faire suspendre, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation, d'une activité aérienne ou de l'activité d'une entité réglementée par mesure provisoire ou faire fermer l'installation ou l'entrepôt, en tout ou en partie et apposer des scellés.

Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1^{er}.

Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1^{er}, ces dernières sont levées. » ;
- 2° Au paragraphe 2, à la suite du terme « l'exploitant », sont insérés les termes « ou à l'entité réglementée » ;

3° Au paragraphe 3, alinéa 1^{er}, sont apportées les modifications suivantes :

- a) La référence au « paragraphe 1^{er} premier tiret » est remplacée par celle au « paragraphe 1^{er}, point 1° » ;
- b) La référence au « paragraphe 1^{er} deuxième tiret » est remplacée par celle au « paragraphe 1^{er}, point 2° » ;

4° Au paragraphe 4, les termes « le nom des exploitants, des exploitants d'aéronefs et des compagnies maritimes » sont remplacés par ceux de « le nom des exploitants, des exploitants d'aéronefs, des compagnies maritimes et des entités réglementées ».

Art. 15. À l'article 46 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

- 1° Au point 1°, à la suite de la référence à « l'article 34, paragraphe 10 », il est inséré une virgule ;
- 2° Au point 2°, la référence à « l'article 12, 1^{er}, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précitée » est remplacée par celle à « l'article 12, paragraphe 1^{er}, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précitée » ;
- 3° Au point 4°, la référence à « l'article 25, paragraphe 3 » est remplacée par celle à « l'article 25, paragraphe 3, ou à l'article 41*quinquies*, paragraphe 3, » ;
- 4° Le point 5° est remplacé par le point suivant :
 - « 5° Toute personne qui par infraction à l'article 26, paragraphe 2, ou à l'article 41*sexies* n'informe pas l'administration des changements ou modifications y visés » ;
- 5° Le point 6° est remplacé par le point suivant :
 - « 6° Toute personne qui par infraction à l'article 34, paragraphe 4, ou à l'article 41*octies*, paragraphe 1^{er}, ne restitue pas les quotas avant l'écoulement des délais y visés » ;
- 6° Au point 10°, le point final est remplacé par un point-virgule ;
- 7° À la suite du point 10°, il est inséré un point 11° nouveau libellé comme suit :
 - « 11° Toute personne qui par infraction à l'article 41*nonies*, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, ne déclare pas les émissions SEQE conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée ».

Art. 16. La présente loi entre en vigueur le 30 juin 2024, à l'exception :

- 1° de l'article 8 qui produit ses effets au 1^{er} janvier 2024 ;
- 2° de l'article 9, point 3°, qui produit ses effets à la date de l'entrée en vigueur de la loi du [insérer date du PL n° 8320] portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat ;
- 3° des articles 13, 14 et 15 qui entrent en vigueur le quatrième jour qui suit celui de la publication de la présente loi au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi vise à modifier la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat pour transposer et mettre en œuvre en droit national les changements législatifs intervenus au niveau de la politique climatique de l'Union européenne, notamment ceux relatifs au système d'échange de quotas d'émission (ci-après le « SEQE »).

Ce projet fait suite au projet de loi n° 8320 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat qui a été déposé à la Chambre des Députés le 5 octobre 2023. Les directives à transposer prévoyant deux délais de transposition différents, il a été décidé pour des raisons juridico-administratives de recourir à une transposition en deux étapes.

Contexte

Le SEQE constitue la pierre angulaire de la politique climatique de l'Union européenne et de ses États membres. Il a été mis en place en 2005 dans le cadre des engagements pris au titre du Protocole de Kyoto, premier accord climatique international imposant aux Parties signataires industrialisées une

réduction des émissions de gaz à effet de serre (ci-après les « GES »). Le SEQE est institué par la directive 2003/87/CE¹ modifiée à plusieurs reprises et transposée en droit luxembourgeois par la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, et notamment le chapitre 4 de celle-ci.

L'objectif du SEQE est d'encourager la réduction des GES d'une manière économiquement efficace et avantageuse. Il s'agit d'un marché du carbone fondé sur un système de plafonnement et d'échange de quotas d'émission. Le système repose, d'une part, sur la fixation d'un « plafond » d'émissions de GES, abaissé au fil du temps de manière à faire diminuer la quantité totale d'émissions et, d'autre part, sur l'allocation de quotas correspondant à ce plafond aux entreprises de certains secteurs. Un quota représente la permission d'émettre une tonne de dioxyde de carbone (CO₂), principal GES, ou d'équivalent CO₂ pour les autres gaz couverts par le SEQE.

Alors qu'au début de l'existence du SEQE, un très grand nombre de quotas étaient alloués gratuitement par les pouvoirs publics, la mise aux enchères est devenue la méthode par défaut d'allocation des quotas depuis 2013. L'allocation gratuite est devenue une exception bénéficiant aux installations de certains secteurs spécifiques exposés à un risque de fuites de carbone.

Considérant que la législation en place n'était pas suffisante pour atteindre ses objectifs climatiques, l'Union européenne a mis en place le paquet législatif « Ajustement à l'objectif 55 ». Celui-ci vise à réaliser l'objectif de réduction nette des émissions de GES dans l'Union européenne d'au moins 55 pour cent d'ici à 2030 et comprend notamment :

- le règlement (UE) 2023/955² instituant un Fonds social pour le climat ;
- le règlement (UE) 2023/956³ établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières ;
- le règlement (UE) 2023/957⁴ ayant trait à l'inclusion des activités de transport maritime dans le SEQE de l'Union européenne ;
- la directive (UE) 2023/958⁵ modifiant la directive (UE) 2003/87/CE précitée et révisant le SEQE existant en ce qui concerne le secteur de l'aviation civile ;
- la directive (UE) 2023/959⁶ modifiant la directive (UE) 2003/87/CE précitée et prévoyant notamment l'extension du SEQE existant au transport maritime et l'établissement d'un nouveau SEQE autonome pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs.

Le projet de loi n° 8320 précité vise à transposer en droit national la directive (UE) 2023/958 ainsi qu'à mettre en œuvre les règlements (UE) 2023/956 et (UE) 2023/957. Concernant la directive (UE) 2023/959, celui-ci transpose les dispositions, dont la transposition a été requise pour le 31 décembre 2023 et qui concernent essentiellement l'extension du SEQE existant au transport maritime.

L'objet du présent projet de loi est de transposer les dispositions restantes de la directive (UE) 2023/959, dont le délai de transposition est fixé au 30 juin 2024, et qui concernent majoritairement le nouveau système d'échange de quotas d'émissions pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs (aussi appelé « SEQE 2 »).

1 Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25 octobre 2003, p. 32-46).

2 Règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060 (JO L 130 du 16 mai 2023, p. 1-51).

3 Règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (JO L 130 du 16 mai 2023, p. 52-104).

4 Règlement (UE) 2023/957 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires (JO L 130 du 16 mai 2023, p. 105 à 114).

5 Directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial (JO L 130 du 16 mai 2023, p. 115-133).

6 Directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union (JO L 130 du 16 mai 2023, p. 134-202).

Nouveau SEQE concernant les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs

L'objectif du nouveau système autonome d'échange de quotas d'émission applicable aux secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs supplémentaires visés à l'annexe III de la directive (UE) 2023/959, lesquels sont les secteurs de l'industrie de l'énergie, l'industrie manufacturière et la construction non-couverts par le SEQE existant, est de garantir des réductions d'émissions des GES dans ces secteurs qui ont été difficiles à décarboner jusqu'à présent.

Le législateur européen a décidé de mettre en place un SEQE distinct, mais parallèle. Cela permet d'éviter de perturber le bon fonctionnement du SEQE existant pour les installations fixes et l'aviation civile. Au plus tard pour le 31 octobre 2031, la Commission européenne évaluera une fusion éventuelle entre les deux systèmes, sur la base de l'expérience acquise après quelques années de fonctionnement du SEQE 2.

Tandis que le SEQE existant concerne majoritairement des grandes entreprises, les secteurs du bâtiment et du transport routier sont au contraire caractérisés par un très grand nombre de petits émetteurs de GES. C'est ainsi que, pour des raisons de faisabilité technique et d'efficacité administrative, le législateur européen a décidé de ne pas établir le point de réglementation au niveau des entités émettant directement des GES, comme c'est le cas pour les installations fixes et l'aviation civile dans le SEQE existant. Il a été plutôt décidé d'établir le point de réglementation en amont de la chaîne d'approvisionnement. L'acte qui déclenche l'obligation de conformité dans le cadre du nouveau système d'échange de quotas d'émission est la mise à la consommation des combustibles utilisés pour la combustion dans les secteurs du bâtiment et du transport routier, ainsi que dans les autres secteurs concernés. Les obligations sous le SEQE 2 ne s'appliquent donc pas aux consommateurs de combustibles, mais aux fournisseurs, appelés « entités réglementées », qui fournissent des combustibles aux secteurs concernés.

Le SEQE 2 sera mis en place de manière progressive. Au cours des années 2025 et 2026, il est demandé aux entités réglementées de disposer d'une autorisation d'émettre des GES et de déclarer leurs émissions pour les années 2024 à 2026. À partir de 2027, elles doivent restituer des quotas pour leurs émissions vérifiées correspondant aux quantités de combustibles qu'elles ont mises à la consommation. Ce séquençage permettra de démarrer le SEQE 2 de manière ordonnée et efficace. Il est prévu que le délai pour la première restitution de quotas sera automatiquement reporté de 2028 à 2029 lorsque les prix de gros du gaz ou du pétrole seront exceptionnellement élevés par rapport aux tendances historiques.

L'allocation de quotas sous le SEQE 2 ne se fera que dans le cadre d'une mise aux enchères, sans aucune allocation à titre gratuit. En effet, le législateur européen a estimé que tant le secteur du bâtiment que celui du transport routier sont soumis à une pression concurrentielle relativement faible ou inexistante de l'extérieur de l'Union européenne et ne sont pas exposés à un risque de fuite de carbone. En outre, il est considéré que la mise aux enchères des quotas est la méthode la plus simple et la plus efficace sur le plan économique pour allouer des quotas d'émission, et qu'elle permet également d'éviter des profits exceptionnels.

La directive (UE) 2023/959 prévoit une dérogation temporaire en permettant aux États membres d'exempter jusqu'en 2030 les entités réglementées de l'obligation de restituer des quotas d'émission lorsqu'il existe déjà une taxe carbone nationale pour les secteurs couverts par le SEQE 2. L'application de cette dérogation n'est possible que lorsque le taux de taxation nationale est supérieur au prix moyen de mise aux enchères des quotas pour l'année concernée. Conformément au projet de Plan national intégré en matière d'énergie et de climat pour la période 2021-2030 (PNEC) mis à jour, le gouvernement est en train d'étudier, au moment de la rédaction du présent projet de loi, quel système est le plus avantageux en termes de l'action climat et d'impacts sociaux, en vue d'une prise de décision ultérieure.

La « taxe CO₂ » nationale a été notifiée à la Commission européenne en novembre 2023. Cette notification, qui ne préjuge pas de la décision finale du gouvernement, est une condition préalable à l'éventuelle application de la dérogation. Dans l'hypothèse où le gouvernement luxembourgeois optait pour l'application de cette dérogation, la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat devrait être adaptée. Il convient de préciser qu'une telle dérogation ne s'appliquerait qu'à l'obligation de restitution de quotas. Les autres obligations, telles que la détention d'une autorisation d'émettre des gaz à effet serre ainsi que la surveillance et la déclaration des émissions, continueraient à s'appliquer aux entités réglementées.

Plan social pour le climat

Le présent projet de loi prévoit également l'élaboration du « plan social pour le climat » exigé par le règlement (UE) 2023/955. Chaque État membre doit présenter à la Commission européenne au plus tard le 30 juin 2025 un tel plan, contenant un ensemble de mesures et d'investissements pour faire face à l'impact de la tarification du carbone sur les publics vulnérables.

Plus précisément, le législateur de l'Union européenne a décidé que le plan doit poursuivre deux objectifs. Premièrement, il doit fournir aux ménages vulnérables, aux microentreprises vulnérables et aux usagers vulnérables des transports les ressources nécessaires pour financer et réaliser des investissements dans l'efficacité énergétique, dans la décarbonation du chauffage et du refroidissement et dans les véhicules et la mobilité à émissions nulles et à faibles émissions, y compris au moyen de chèques, de subventions ou de prêts à taux zéro. Deuxièmement, il doit atténuer les effets de l'augmentation du coût des combustibles fossiles sur les plus vulnérables et prévenir ainsi la précarité énergétique et la précarité en matière de transport pendant la période transitoire, jusqu'à ce que ces investissements aient été réalisés.

Le projet de loi prévoit que l'avant-projet de « plan social pour le climat » est élaboré conjointement par les ministres ayant le Climat et l'Énergie dans leurs attributions. Conformément aux exigences du règlement (UE) 2023/955, il est prévu que l'avant-projet soit soumis à une enquête publique, ainsi que transmis pour avis à la « Plateforme pour l'action climat et la transition énergétique » et à l'« Observatoire de la politique climatique ».

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad. article 1^{er} :

Le point 1^o de l'article fait suite au rectificatif à la directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union, publié au Journal officiel de l'Union européenne le 20 novembre 2023 (JO L, 2023/90110).

Le point 3^o de l'article transpose les définitions de « carburant » et de « mise à la consommation » prévues à l'article 3, sous af) et ag), de la directive 2003/87/CE, telle que modifiée. Ces définitions sont importantes étant donné que les entités réglementées couvertes par le nouveau système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs doivent restituer des quotas pour leurs émissions vérifiées correspondant aux quantités de carburants qu'elles ont mises à la consommation.

Ad. article 2 :

L'article redresse deux erreurs d'ordre légistique.

Ad. article 3 :

L'article redresse deux références erronées.

Ad. article 4 :

L'article concerne le plan social pour le climat prévu par le chapitre II du règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060. Chaque État membre doit présenter à la Commission européenne au plus tard le 30 juin 2025 un tel plan social pour le climat, contenant un ensemble de mesures et d'investissements destinés à faire face à l'impact de la tarification du carbone sur les publics vulnérables.

L'article prévoit que l'avant-projet de plan social pour le climat est élaboré conjointement par les ministres ayant le Climat et l'Énergie dans leurs attributions. Il revient au Gouvernement, en vertu de l'article 92 de la Constitution, d'y associer, le cas échéant, le Comité interministériel pour l'action climat, lequel réunit tous les départements ministériels concernés par les questions liées au climat.

Les auteurs du projet estiment que l'enquête publique prévue au nouvel article 12*bis*, paragraphe 1^{er}, alinéa 3, ensemble avec la consultation pour avis de la « Plateforme pour l'action climat et la transition énergétique », instituée par l'article 6 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, et de l'« Observatoire de la politique climatique », instituée par l'article 7 de la même loi, répond, compte tenu de la composition de ces deux instances, aux exigences de la consultation publique fixées par l'article 5 du règlement (UE) 2023/955 précité.

Le nouvel article 12*ter* prévoit qu'en cas de mise à jour du plan social pour le climat, la consultation pour avis et l'enquête publique visées à l'article 12*bis* doivent uniquement être effectuées en cas de dépassement du seuil prévu à l'article 18, paragraphe 6, du règlement (UE) 2023/955 précité, c'est-à-dire en cas d'augmentation ou de diminution de plus de 5 % d'une valeur cible énoncée dans le plan.

Ad. article 5 :

L'article transpose la modification apportée à l'article 18 *bis*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE précitée et redresse une erreur d'ordre légistique.

Ad. article 6 :

L'article poursuit un objectif de simplification administrative.

Ad. article 7 :

L'article poursuit un objectif de simplification administrative.

Ad. article 8 :

Le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant le règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission, tel que modifié, prévoit à son article 38, paragraphe 5, que les biocarburants, les bioliquides et les combustibles issus de la biomasse utilisés pour la combustion satisfont aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre établis à l'article 29, paragraphes 2 à 7 et paragraphe 10, de la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, telle que modifiée.

Lesdits articles de la directive sont transposés par le règlement grand-ducal du 3 février 2023 fixant les critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les biocarburants, les bioliquides et les combustibles issus de la biomasse, et notamment par son article 14. Or, celui-ci en exigeant que la preuve de la vérification doit être rapportée à l'aide de systèmes nationaux ou internationaux volontaires, va au-delà des exigences imposées par la directive (UE) 2018/2001 précitée.

Vu l'absence de système national au Luxembourg et vu le faible nombre de systèmes volontaires initialement reconnus par la Commission européenne, la disponibilité d'organismes de certification était limitée. Il était ainsi en partie très difficile pour les fournisseurs concernés de se conformer à cette obligation.

Le présent article vise dès lors à insérer une exception pour la déclaration de l'année 2023. Cette exception joue uniquement pour les combustibles solides et gazeux produits à partir de la biomasse et utilisées pour la production d'énergie.

La disposition est inspirée de la législation wallonne, et notamment de l'arrêté du 10 février 2022 du Gouvernement wallon relatif aux critères de durabilité de la biomasse pour la production d'énergie et des critères de réduction des émissions de gaz à effet de serre et modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 novembre 2006 relatif à la promotion de l'électricité produite au moyen de sources d'énergie renouvelables ou de cogénération.

L'Allemagne prévoit également une exception similaire dans la « Verordnung zur Durchführung des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes in der Handelsperiode 2021 bis 2030 (Emissionshandelsverordnung 2030 - EHV 2030) » à l'endroit du « § 3a Ausnahmen für den Nachweis der Erfüllung der Nachhaltigkeitsanforderungen und der Anforderungen an die Treibhausgaseinsparung im stationären Bereich ».

Ad. article 9 :

Le point 1° de l'article précise que les frais de gestion des comptes dans le registre du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre sont perçus par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA, à l'instar de ce que prévoit l'article 42, paragraphe 5, alinéa 4, pour les amendes administratives. Les frais de gestion perçus sont affectés au « Fonds climat et énergie » prévu au chapitre 3 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

Le point 2° ajoute les comptes de dépôt d'exploitants maritimes et les comptes de dépôt d'entités réglementées à la liste des comptes, dont l'ouverture n'est pas soumise à la condition insérée par le projet de loi n° 8320 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat qu'au moins un des représentants autorisés d'un compte doit avoir sa résidence permanente au Luxembourg. Les termes utilisés reflètent la terminologie utilisée par le règlement délégué (UE) 2019/1122 de la Commission du 12 mars 2019 complétant la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le fonctionnement du registre de l'Union, tel que récemment modifié par le règlement délégué (UE) 2023/2904 de la Commission du 25 octobre 2023.

Le point 3° vise à éviter la clôture de comptes de négociation déjà ouverts. À cet égard, il est fait référence à l'avis de la Chambre de commerce du 24 janvier 2024 relatif au projet de loi n° 8320 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, dont il ressort que certains acteurs actifs sur le marché des quotas d'émission de gaz à effet de serre immatriculés hors de l'Espace économique européen ou de la Suisse, et ayant déjà ouvert un compte de négociation au sein du registre luxembourgeois, seraient contraints de cesser leurs activités suite à l'article 22 du projet de loi n° 8320 précité. Ceci malgré le fait que, d'une part, la vérification de la documentation a déjà été effectuée par l'Administration de l'environnement et que, d'autre part, certains acteurs disposant d'un compte de négociation au sein du registre luxembourgeois sont également soumis à des contrôles réglementaires par d'autres autorités telles que la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) ou la Bourse.

Ad. article 10 :

L'article redresse la description du champ d'application de la section 4*bis* de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat étant donné que la section 4*bis* ne contient pas d'article relatif à la délivrance de quotas. En effet, l'article 30 *quater* de la directive 2003/87/CE précitée, lequel concerne ladite délivrance, s'adresse exclusivement à la Commission européenne et ne doit pas se retrouver dans le dispositif national de transposition.

Ad. article 11 :

L'article procède, ensemble avec l'article 12, au réagencement des dispositions relatives aux autorisations d'émettre des gaz à effet de serre figurant à l'article 41*ter* de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat en s'inspirant de la structure des articles 23 et suivants de cette loi.

Ad. article 12 :

L'article procède, ensemble avec l'article 11, au réagencement des dispositions relatives aux autorisations d'émettre des gaz à effet de serre figurant à l'article 41*ter*. Il insère également dans la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat d'autres dispositions nécessaires à la mise en œuvre nationale du nouveau système d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments, le transport routier et autres secteurs.

Il convient de noter que le législateur de l'Union européenne a décidé, afin de réduire la charge administrative, d'appliquer un certain nombre de règles applicables au système existant d'échange de quotas d'émission pour les installations fixes et l'aviation également au nouveau système d'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs, moyennant les adaptations nécessaires. Il s'agit notamment des règles relatives à la validité, au transfert, à la reconnaissance, à la restitution et à l'annulation des quotas.

*Nouvel article 41*quater* :*

Le paragraphe 1^{er} reprend en substance l'ancien paragraphe 2 de l'article 41*ter* de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

Le paragraphe 2 insère un délai avant lequel les entités réglementées doivent soumettre leur demande d'autorisation au ministre ayant le Climat dans ses attributions.

Nouvel article 41quinquies :

Les paragraphes 1^{er}, 2 et 4 reprennent en substance les anciens paragraphes 3, 4 et 5 de l'article 41^{ter} de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

Le paragraphe 3 permet à l'Administration de l'environnement, à l'instar de l'article 25, paragraphe 3, de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, tel que modifié par le présent projet de loi, de requérir auprès des entités réglementées, sur la base d'une demande motivée, les informations jugées nécessaires à l'application de la loi.

Nouvel article 41sexies :

L'article reprend l'ancien paragraphe 6 de l'article 41^{ter} de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat et y ajoute un délai.

Nouvel article 41septies :

Conformément à l'article 30 *sexies*, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée, l'article reprend les dispositions de l'article 34, paragraphes 1^{er} et 2, de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat avec les adaptations qui s'imposent pour le nouveau système d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments, le transport routier et autres secteurs.

Nouvel article 41octies :

Le paragraphe 1^{er} prévoit que l'obligation de restitution de quotas pour les entités réglementées commence en 2028 et il fixe le délai de la restitution annuelle au 31 mai.

Le paragraphe 2 transpose la décision du législateur de l'Union européenne, consacrée à l'article 30 *duodecies*, paragraphe 2, lettre d), de la directive 2003/87/CE précitée, de retarder automatiquement d'une année l'obligation de la première restitution de quotas, lorsque les prix de gros du gaz ou du pétrole seront exceptionnellement élevés par rapport aux tendances historiques. Afin d'assurer la prévisibilité du marché, la Commission européenne doit informer le public concerné au plus tard le 15 juillet 2026 sur le délai applicable au moyen d'un avis publié au Journal officiel de l'Union européenne.

Nouvel article 41nonies :

Le paragraphe 1^{er} a trait aux exigences de surveillance et de déclaration des émissions SEQE. Le nouveau système d'échange de quotas dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs démarrera en 2025. Au cours des premières années, il est exigé des entités réglementées qu'elles soient titulaires d'une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre et qu'elles surveillent et déclarent leurs émissions pour les années 2024 à 2026. La délivrance de quotas et les obligations de conformité pour ces entités s'appliquent à partir de 2027. L'objectif de ce séquençage des obligations est de démarrer de manière ordonnée et efficace les échanges de quotas d'émission dans ces secteurs.

Le paragraphe 2 concerne la transparence en matière de coûts du carbone et la mesure dans laquelle ceux-ci sont répercutés sur les consommateurs. Le nouveau système d'échange de quotas d'émission vise à inciter les entités réglementées à réduire la teneur en carbone des combustibles. La présente disposition vise à éviter que les entités réglementées ne réalisent des bénéfices indus en répercutant sur les consommateurs des coûts du carbone supérieurs à ceux qu'elles doivent supporter elles-mêmes.

Le paragraphe 3 reprend l'ancien article 41^{quater} de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

Le paragraphe 4 transpose l'article 30 *septies*, paragraphe 5, de la directive 2003/87/CE précitée. Les entités réglementées doivent être en mesure de recenser et de différencier de manière fiable et précise les secteurs dans lesquels les carburants sont mis à la consommation, ainsi que les utilisateurs finaux des carburants, afin d'éviter des effets indésirables tels que la double charge.

Le paragraphe 5 permet au ministre d'autoriser des mesures simplifiées de surveillance, de déclaration et de vérification pour les entités réglementées, dont les émissions annuelles correspondant aux quantités de carburants mises à la consommation sont inférieures à 1 000 tonnes d'équivalent-CO₂, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

Nouvel article 41decies :

Conformément à l'article 30 *septies*, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée, l'article reprend les dispositions de l'article 37 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat avec les adaptations qui s'imposent pour le nouveau système d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments, le transport routier et autres secteurs.

Nouvel article 41undecies :

L'article concourt à la transposition en droit national de l'article 30 *octies* de la directive 2003/87/CE précitée.

Ad. article 13 :

L'article adapte la disposition concernant les amendes administratives au nouveau système d'échange de quotas dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs, ainsi qu'à l'extension du système existant au transport maritime.

Concernant le point 1°, le terme « l'exploitant d'aéronef » est supprimé étant donné que ces exploitants d'aéronefs ne doivent pas disposer d'une autorisation d'émettre de gaz à effet de serre sous le système d'échange de quotas existant.

Concernant le point 3°, il convient de préciser que, conformément à l'article 30 *octies* et à l'article 16, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, la date du 30 septembre comme date de référence pour l'imposition d'une amende en cas de non-restitution d'un nombre de quotas suffisant pour couvrir les émissions de l'année précédente s'applique également aux entités réglementées dans le nouveau système d'échange de quotas.

Ad. article 14 :

L'article adapte la disposition concernant les mesures administratives au nouveau système d'échange de quotas dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs. Le point 3° redresse deux erreurs d'ordre légistique.

Ad. article 15 :

L'article adapte la disposition concernant les sanctions pénales au nouveau système d'échange de quotas dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs. Les points 1° et 2° redressent des erreurs d'ordre légistique.

Ad. article 16 :

L'article concerne l'entrée en vigueur de la loi.

Un effet rétroactif au 1^{er} janvier 2024 est prévu pour l'article 8 qui concerne les déclarations des émissions SEQE de l'année 2023 à soumettre à l'Administration de l'environnement au plus tard le 7 mars 2024.

Un effet rétroactif à la date de l'entrée en vigueur de la loi issue du projet de loi n° 8320 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat est prévu pour l'article 9, point 3°, afin d'éviter la clôture des comptes de négociation appartenant à des entités immatriculées en dehors de l'Espace économique européen et de la Suisse.

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous rubrique aura un impact sur le budget de l'État.

La mise en œuvre nationale du nouveau système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs engendra un besoin de recrutements supplémentaires à l'Administration de l'environnement.

Il sera nécessaire de renforcer l'effectif de l'Administration de l'environnement à hauteur de 2 ETP (équivalent temps plein). Il s'agira de deux postes à tâche complète, dont un poste de la carrière A1 et un poste de la carrière B2. Ces postes seront sollicités dans le cadre des *numerus clausus* se rapportant à leur année d'engagement projetée.

TABLEAU DE CONCORDANCE

Directive (UE) 2023/958

<i>Directive (UE) 2023/958</i>	<i>Directive 2003/87/CE modifiée</i>	<i>Présent projet de loi</i>	<i>Projet de loi n° 8320</i>	<i>Loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat</i>
Art. 1 ^{er} , para. 1	Art. 3, sous v)		Art. 1 ^{er} , point 5°	Art. 2, point 24°
Art. 1 ^{er} , para. 2, sous a)	Suppression de l'art. 3 <i>quater</i> , para. 2	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 2, sous b)	Art. 3 <i>quater</i> , para. 5	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 2, sous b)	Art. 3 <i>quater</i> , para. 6		Art. 8	Art. 17, para. 1 ^{er}
Art. 1 ^{er} , para. 2, sous b)	Art. 3 <i>quater</i> , para. 7	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 2, sous b)	Art. 3 <i>quater</i> , para. 8		Art. 8	Art. 17, para. 2
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous a)	Art. 3 <i>quinquies</i> , para. 1	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous b)	Art. 3 <i>quinquies</i> , para. 1 <i>bis</i>		Art. 8	Art. 17, para. 3
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous c)	Art. 3 <i>quinquies</i> , para. 2	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous d)	Art. 3 <i>quinquies</i> , para. 3	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous d)	Art. 3 <i>quinquies</i> , para. 4	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 4	Suppression des art. 3 <i>sexies</i> et <i>septies</i>		Art. 9	Suppression des art. 18 et 19
Art. 1 ^{er} , para. 5, sous a)	Art. 11 <i>bis</i> , para. 1	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 5, sous a)	Art. 11 <i>bis</i> , para. 2	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 5, sous a)	Art. 11 <i>bis</i> , para. 3	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 5, sous b)	Suppression de l'art. 11 <i>bis</i> , para. 4	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 5, sous c)	Art. 11 <i>bis</i> , para. 8	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 6, sous a)	Art. 12, para. 6		Art. 20, point 6°	Art. 34, para. 7 <i>bis</i>
Art. 1 ^{er} , para. 6, sous b)	Art. 12, para. 8	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 6, sous b)	Art. 12, para. 9		Art. 20, point 6°	Art. 34, para. 7 <i>ter</i>
Art. 1 ^{er} , para. 7	Art. 14, para. 5		Art. 22	Art. 36, para. 2
Art. 1 ^{er} , para. 7	Art. 14, para. 6		Art. 22	Art. 36, para. 3
Art. 1 ^{er} , para. 8, sous a)	Art. 18 <i>bis</i> , para. 2	Art. 5		Art. 22, para. 2
Art. 1 ^{er} , para. 8, sous b)	Art. 18 <i>bis</i> , para. 3, sous b)	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 9, sous a)	Art. 25 <i>bis</i> , para. 2	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 9, sous b)	Art. 25 <i>bis</i> , para. 3	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 9, sous b)	Art. 25 <i>bis</i> , para. 4		Art. 20, point 5°	Art. 34, para. 5 <i>ter</i> , al. 1 ^{er}
Art. 1 ^{er} , para. 9, sous b)	Art. 25 <i>bis</i> , para. 5		Art. 20, point 5°	Art. 34, para. 5 <i>ter</i> , al. 2
Art. 1 ^{er} , para. 9, sous b)	Art. 25 <i>bis</i> , para. 6		Art. 20, point 5°	Art. 34, para. 5 <i>ter</i> , al. 3
Art. 1 ^{er} , para. 9, sous b)	Art. 25 <i>bis</i> , para. 7	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 9, sous b)	Art. 25 <i>bis</i> , para. 8	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 10	Art. 28 <i>bis</i>		Art. 21	Art. 34 <i>bis</i>
Art. 1 ^{er} , para. 10	Art. 28 <i>ter</i> , para. 1	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 10	Art. 28 <i>ter</i> , para. 2	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 10	Art. 28 <i>ter</i> , para. 3	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 11	Art. 30, para. 8	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 12 Annexe, para. 1	Annexe I, rubrique « Aviation »		Art. 30, point 3°	Annexe I

<i>Directive (UE) 2023/958</i>	<i>Directive 2003/87/CE modifiée</i>	<i>Présent projet de loi</i>	<i>Projet de loi n° 8320</i>	<i>Loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat</i>
Art. 1 ^{er} , para. 12 Annexe, para. 2	Annexe IV, partie B	Transposition non nécessaire		
Art. 2		Transposition non nécessaire		
Art. 3		Transposition non nécessaire		
Art. 4		Transposition non nécessaire		

Directive (UE) 2023/959

<i>Directive (UE) 2023/959</i>	<i>Délai de transposition</i>	<i>Directive 2003/87/CE modifiée</i>	<i>Présent projet de loi</i>	<i>Projet de loi n° 8320</i>	<i>Loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat</i>
Art. 1 ^{er} , para. 1	31/12/2023	Art. 1, al. 2	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 2	31/12/2023	Art. 2, para. 1		Art. 6, point 2°	Art. 16, para. 2
Art. 1 ^{er} , para. 2	31/12/2023	Art. 2, para. 2	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous a)	31/12/2023	Art. 3, sous b)		Art. 1 ^{er} , point 1°	Art. 2, point 3°
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous b)	31/12/2023	Art. 3, sous d)		Art. 1 ^{er} , point 2°	Art. 2, point 6°
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous c)	31/12/2023	Suppression de l'art. 3, sous u)		Art. 1 ^{er} , point 3° Art. 29, point 5°	Suppression de l'art. 1 ^{er} , point 22° à.p. 1/1/2026
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous d)	31/12/2023	Art. 3, sous w)		Art. 1 ^{er} , point 5°	Art. 2, point 25°
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous d)	31/12/2023	Art. 3, sous x)		Art. 1 ^{er} , point 5°	Art. 2, point 26°
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous d)	31/12/2023	Art. 3, sous y)	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous d)	31/12/2023	Art. 3, sous z)	Art. 1 ^{er} , point 1° ⁷	Art. 1 ^{er} , point 5	Art. 2, point 27°
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous d)	31/12/2023	Art. 3, sous aa)		Art. 1 ^{er} , point 5	Art. 2, point 28°
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous d)	31/12/2023	Art. 3, sous ab)	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous d)	31/12/2023	Art. 3, sous ac)	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous d)	31/12/2023	Art. 3, sous ad)	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous d)	30/06/2024	Art. 3, sous ae)		Art. 1 ^{er} , point 5	Art. 2, point 29°
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous d)	30/06/2024	Art. 3, sous af)	Art. 1 ^{er} , point 3°		Art. 2, point 31°
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous d)	30/06/2024	Art. 3, sous ag)	Art. 1 ^{er} , point 3°		Art. 2, point 32°
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous d)	30/06/2024	Art. 3, sous ah)	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 3, sous d)	30/06/2024	Art. 3, sous ai)	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 4	31/12/2023	Titre chapitre II	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 5	31/12/2023	Art. 3 bis	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 6	31/12/2023	Art. 3 octies		Art. 10	Art. 21
Art. 1 ^{er} , para. 7	31/12/2023	Art. 3 octies bis, para. 1		Art. 11	Art. 22bis
Art. 1 ^{er} , para. 7	31/12/2023	Art. 3 octies bis, para. 2	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 7	31/12/2023	Art. 3 octies bis, para. 3	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 7	31/12/2023	Art. 3 octies ter		Art. 11	Art. 22ter
Art. 1 ^{er} , para. 7	31/12/2023	Art. 3 octies quater		Art. 11	Art. 22quater

⁷ L'art. 1^{er}, point 1°, du présent projet de loi reprend en droit national le rectificatif à la directive (UE) 2023/955 qui a été publié au Journal officiel de l'Union européenne le 20 novembre 2023 (L, 2023/90110).

<i>Directive (UE) 2023/959</i>	<i>Délai de transposition</i>	<i>Directive 2003/87/CE modifiée</i>	<i>Présent projet de loi</i>	<i>Projet de loi n° 8320</i>	<i>Loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat</i>
Art. 1 ^{er} , para. 7	31/12/2023	Art. 3 <i>octies quinquies</i>		Art. 11	Art. 22 <i>quinquies</i>
Art. 1 ^{er} , para. 7	31/12/2023	Art. 3 <i>octies sexies</i>		Art. 11	Art. 22 <i>sexies</i>
Art. 1 ^{er} , para. 7	31/12/2023	Art. 3 <i>octies septies</i> , para. 1		Art. 11	Art. 22 <i>septies</i> , para. 1
Art. 1 ^{er} , para. 7	31/12/2023	Art. 3 <i>octies septies</i> , para. 2	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 7	31/12/2023	Art. 3 <i>octies septies</i> , para. 3		Art. 11	Art. 22 <i>septies</i> , para. 2
Art. 1 ^{er} , para. 7	31/12/2023	Art. 3 <i>octies septies</i> , para. 4	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 7	31/12/2023	Art. 3 <i>octies octies</i>	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 8	31/12/2023	Art. 3 <i>nonies</i>	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 9	31/12/2023	Art. 6, para. 2, sous e)		Art. 12	Art. 25, para. 2, point 5°
Art. 1 ^{er} , para. 10	31/12/2023	Art. 8	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 11	31/12/2023	Art. 9	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 12	31/12/2023	Art. 10, para. 1, 3, 4, 5, 6	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 13, sous a), i)	31/12/2023	Art. 10 <i>bis</i> , para. 1, al. 3		Art. 17, point 1°	Art. 30, para. 1 <i>bis</i> , al. 1 ^{er}
Art. 1 ^{er} , para. 13, sous a), i)	31/12/2023	Art. 10 <i>bis</i> , para. 1, al. 4	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 13, sous a), i)	31/12/2023	Art. 10 <i>bis</i> , para. 1, al. 5		Art. 17, point 1°	Art. 30, para. 1 <i>bis</i> , al. 2
Art. 1 ^{er} , para. 13, sous a), i)	31/12/2023	Art. 10 <i>bis</i> , para. 1, al. 6	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 13, sous a), i)	31/12/2023	Art. 10 <i>bis</i> , para. 1, al. 7		Art. 17, point 1°	Art. 30, para. 1 <i>ter</i>
Art. 1 ^{er} , para. 13, sous a), ii)	31/12/2023	Art. 10 <i>bis</i> , para. 1, al. 8	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 13, sous b)	31/12/2023	Art. 10 <i>bis</i> , para. 1 <i>bis</i> , al. 1		Art. 17, point 1°	Art. 30, para. 1 <i>quater</i> , al. 1 ^{er}
Art. 1 ^{er} , para. 13, sous b)	31/12/2023	Art. 10 <i>bis</i> , para. 1 <i>bis</i> , al. 2		Art. 17, point 1°	Art. 30, para. 1 <i>quater</i> , al. 2
Art. 1 ^{er} , para. 13, sous b)	31/12/2023	Art. 10 <i>bis</i> , para. 1 <i>bis</i> , al. 3, 4 et 5	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 13, sous c)	31/12/2023	Art. 10 <i>bis</i> , para. 2, al. 3 et 4	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 13, sous d)	31/12/2023	Suppression de l'art. 10 <i>bis</i> , para. 3 et 4		Art. 17, point 2° Art. 29, point 5°	Suppression de l'art. 30, para. 2 et 3 à.p. 1/1/2026
Art. 1 ^{er} , para. 13, sous e)	31/12/2023	Art. 10 <i>bis</i> , para. 5	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 13, sous f)	31/12/2023	Art. 10 <i>bis</i> , para. 6, al. 1 ^{er}	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 13, sous g)	31/12/2023	Art. 10 <i>bis</i> , para. 7, al. 2	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 13, sous h)	31/12/2023	Art. 10 <i>bis</i> , para. 8	Transposition non nécessaire		

<i>Directive (UE) 2023/959</i>	<i>Délai de transposition</i>	<i>Directive 2003/87/CE modifiée</i>	<i>Présent projet de loi</i>	<i>Projet de loi n° 8320</i>	<i>Loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat</i>
Art. 1 ^{er} , para. 13, sous i)	31/12/2023	Art. 10 <i>bis</i> , para. 8 bis et 8 <i>ter</i>	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 13, sous j)	31/12/2023	Art. 10 <i>bis</i> , para. 19		Art. 17, point 3°	Art. 30, para. 9
Art. 1 ^{er} , para. 13, sous k)	31/12/2023	Art. 10 <i>bis</i> , para. 22	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 14	31/12/2023	Art. 10 <i>ter</i> , para. 4	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 15	31/12/2023	Art. 10 <i>quater</i> , par. 7	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 16	31/12/2023	Art. 10 <i>quater bis</i>	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 17	31/12/2023	Art. 10 <i>quinquies</i> , para. 1, 2 et 11	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 18	31/12/2023	Art. 10 <i>septies</i>	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 19	31/12/2023	Art. 11, para. 2		Art. 18	Art. 31, para. 1 ^{er}
Art. 1 ^{er} , para. 20	31/12/2023	Titre chapitre IV	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 21, sous a)	31/12/2023	Art. 12, para. 2		Art. 20, point 1°	Art. 34, para. 2
Art. 1 ^{er} , para. 21, sous b)	31/12/2023	Suppression de l'art. 12, para. 2 <i>bis</i>		Art. 20, point 2°	Suppression de l'art. 34, para. 3
Art. 1 ^{er} , para. 21, sous c)	31/12/2023	Art. 12, para. 3		Art. 20, point 3°	Art. 34, para. 4
Art. 1 ^{er} , para. 21, sous d)	31/12/2023	Art. 12, para. 3 <i>-sexies</i> , al. 1 ^{er}		Art. 20, point 4°	Art. 34, para. 4 <i>bis</i>
Art. 1 ^{er} , para. 21, sous d)	31/12/2023	Art. 12, para. 3 <i>-sexies</i> , al. 2	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 21, sous d)	31/12/2023	Art. 12, para. 3 <i>-quinquies</i> , al. 1		Art. 20, point 4°	Art. 34, para. 4 <i>ter</i>
Art. 1 ^{er} , para. 21, sous d)	31/12/2023	Art. 12, para. 3 <i>-quinquies</i> , al. 2	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 21, sous d)	31/12/2023	Art. 12, para. 3 <i>-quater</i>		Art. 20, point 4°	Art. 34, para. 4 <i>quater</i>
Art. 1 ^{er} , para. 21, sous d)	31/12/2023	Art. 12, para. 3 <i>-ter</i>		Art. 20, point 4°	Art. 34, para. 4 <i>quinquies</i>
Art. 1 ^{er} , para. 21, sous e)	31/12/2023	Art. 12, para. 3 <i>-bis</i>	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 21, sous f)	31/12/2023	Art. 12, para. 3 <i>ter</i> , al. 1 ^{er}		Art. 20, point 5°	Art. 34, para. 5 <i>bis</i>
Art. 1 ^{er} , para. 21, sous f)	31/12/2023	Art. 12, para. 3 <i>ter</i> , al. 2	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 21, sous g)	31/12/2023	Art. 12, para. 4	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 22	31/12/2023	Art. 14, para. 1	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 23, sous a)	31/12/2023	Art. 16, para. 2		Art. 26, point 2°	Art. 43, para. 4
Art. 1 ^{er} , para. 23, sous b)	31/12/2023	Art. 16, para. 3		Art. 25, point 3°	Art. 42, para. 4, al. 2
Art. 1 ^{er} , para. 23, sous c)	31/12/2023	Art. 16, para. 3 <i>bis</i>		Art. 25, point 2°	Art. 42, para. 4, al. 1 ^{er}
Art. 1 ^{er} , para. 23, sous d)	31/12/2023	Art. 16, para. 11 <i>bis</i>	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 24	31/12/2023	Art. 18 <i>ter</i>	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 25	31/12/2023	Art. 23, para. 2, 3 et 6	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 26 et 27	31/12/2023	Art. 29 et 29 <i>bis</i>	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 28	31/12/2023	Art. 30, para. 1, 2, 3, 5, 6 et 7	Transposition non nécessaire		

<i>Directive (UE) 2023/959</i>	<i>Délai de transposition</i>	<i>Directive 2003/87/CE modifiée</i>	<i>Présent projet de loi</i>	<i>Projet de loi n° 8320</i>	<i>Loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat</i>
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Titre chapitre IV bis	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 bis		Art. 24	Art. 41bis
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 ter, para. 1 ^{er}	Art. 11	Art. 24	Art. 41ter, para. 1 ^{er} ⁸ → Art. 41ter
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 ter, para. 2	Art. 12	Art. 24	Art. 41ter, para. 2 ⁹ → Art. 41quater
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 ter, para. 3	Art. 12	Art. 24	Art. 41ter, para. 3 ¹⁰ → Art. 41quinquies, para. 1 ^{er}
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 ter, para. 4	Art. 12	Art. 24	Art. 41ter, para. 4 ¹¹ → Art. 41quinquies, para. 2
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 ter, para. 5	Art. 12	Art. 24	Art. 41ter, para. 5 ¹²
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 ter, para. 6	Art. 12	Art. 24	Art. 41ter, para. 6 ¹³ → Art. 41sexies
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 quater	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 quinquies	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 sexies, para. 1 ^{er}	Art. 12		Art. 41septies et art. 41octies, para. 3
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 sexies, para. 2	Art. 12		Art. 41octies, para. 1 ^{er}
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 sexies, para. 3	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 sexies, para. 4	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 septies, para. 1 ^{er}	Art. 12		Art. 41decies, para. 1 ^{er} et 2
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 septies, para. 2	Art. 12		Art. 41nonies, para. 1 ^{er}
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 septies, para. 3	Art. 12		Art. 41nonies, para. 2
Art. 1 ^{er} , para. 29	31/12/2023	Art. 30 septies, para. 4	Art. 12	Art. 24	Art. 41quater ¹⁴ → Art. 41nonies, para. 3
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 septies, para. 5, al. 1 ^{er}	Art. 12		Art. 41nonies, para. 4
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 septies, para. 5, al. 2	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 septies, para. 6 et 7	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 septies, para. 8	Art. 12		Art. 41nonies, para. 5

8 Le présent projet de loi procède à un réagencement de cet article.

9 Le présent projet de loi procède à un réagencement de cet article.

10 Le présent projet de loi procède à un réagencement de cet article.

11 Le présent projet de loi procède à un réagencement de cet article.

12 Le présent projet de loi procède à un réagencement de cet article.

13 Le présent projet de loi procède à un réagencement de cet article.

14 Le présent projet de loi procède à un réagencement de cet article.

<i>Directive (UE) 2023/959</i>	<i>Délai de transposition</i>	<i>Directive 2003/87/CE modifiée</i>	<i>Présent projet de loi</i>	<i>Projet de loi n° 8320</i>	<i>Loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat</i>
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 <i>octies</i>	Art. 12 Art. 13 Art. 14 Art. 15		Art. 41 <i>undecies</i> Art. 42 Art. 43 Art. 46
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 <i>nonies</i>	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 <i>decies</i>	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 <i>undecies</i>	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 <i>duodecies</i> , para. 1 ^{er}	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 <i>duodecies</i> , para. 2, a)- c) et e)	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 29	30/06/2024	Art. 30 <i>duodecies</i> , para. 2, d)	Art. 12		Art. 41 <i>octies</i> , para. 2
Art. 1 ^{er} , para. 30	30/06/2024	Titre du chapitre IV <i>ter</i> ; art. 30 <i>terdecies</i> et art. 30 <i>quaterdecies</i>	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 31 Annexe, para. 1 ^{er} , sous a)	31/12/2023	Annexe I, para. 1.		Art. 30, point 1 ^o	Annexe I, point 1.
Art. 1 ^{er} , para. 31 Annexe, para. 1 ^{er} , sous b)	31/12/2023	Annexe I, para. 3.		Art. 30, point 2 ^o	Annexe I, point 3.
Art. 1 ^{er} , para. 31 Annexe, para. 1 ^{er} , sous c)	31/12/2023	Annexe I, tableau		Art. 30, point 3 ^o	Annexe I, tableau.
Art. 1 ^{er} , para. 31 Annexe, para. 2	31/12/2023	Annexe II <i>ter</i>	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 31 Annexe, para. 3	30/06/2024	Annexe III		Art. 31	Annexe III
Art. 1 ^{er} , para. 31 Annexe, para. 3	30/06/2024	Annexe III <i>bis</i>	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 31 Annexe, para. 4	31/12/2023	Annexe IV, parties A, B et C	Transposition non nécessaire		
Art. 1 ^{er} , para. 31 Annexe, para. 5	31/12/2023	Annexe V, partie C	Transposition non nécessaire		
Art. 2	31/12/2023		Transposition non nécessaire		
Art. 3	31/12/2023		Transposition non nécessaire		
Art. 4	31/12/2023			Art. 29, point 5 ^o	Art. 49, para. 7
Art. 5	31/12/2023		Transposition non nécessaire		
Art. 6	31/12/2023		Transposition non nécessaire		

*

- **Changements apportés par PL 8320**
- **Changements apportés par présent APL**

LOI MODIFIEE DU 15 DECEMBRE 2020
relative au climat

Chapitre 1^{er} Dispositions générales

Art. 1^{er}. Objet

(1) La présente loi contribue à la mise en œuvre :

- 1° de la Convention-Cadre des Nations unies sur les changements climatiques, à New York le 9 mai 1992, approuvé par la loi du 4 mars 1994 ;
- 2° du Protocole de Kyoto à la Convention-Cadre des Nations unies sur les changements climatiques, et de ses annexes A et B, adopté à Kyoto le 11 décembre 1997, approuvé par la loi du 29 novembre 2001 ;
- 3° de l'amendement au Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, adopté à Doha le 8 décembre 2012, approuvé par la loi du 27 février 2015 ;
- 4° de l'Accord de Paris, adopté à Paris le 12 décembre 2015, approuvé par la loi du 28 octobre 2016 ;
- 5° des directives, règlements et décisions de l'Union européenne adoptés en exécution des obligations de droit international précitées.

(2) Le chapitre 2 vise à mettre en place un cadre institutionnel pour la politique climatique et à établir un régime pour l'adoption :

- 1° du plan national intégré en matière d'énergie et de climat ;
 - 2° de la stratégie d'adaptation aux effets du changement climatique ;
 - 3° de la stratégie à long terme pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- aux fins d'exécution du règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil ;

(3) Le chapitre 3 établit un fonds spécial sous la dénomination de « fonds climat et énergie ».

(4) Le chapitre 4 établit un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre applicable dans l'Union européenne, dénommé ci-après « SEQE », afin de favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions économiquement et écologiquement efficaces et performantes.

(5) Le chapitre 5 contient des dispositions diverses nécessaires pour l'exécution de la présente loi.

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par :

- 1° « quota » : le quota autorisant à émettre une tonne d'équivalent-dioxyde de carbone au cours d'une période spécifiée, valable uniquement pour respecter les exigences de la présente loi, et transférable conformément aux dispositions de la présente loi ;
- 2° « émissions » : le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre ;
- 3° « émissions SEQE » : **le rejet de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, ou d'un navire effectuant une activité de transport maritime visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité, ou le rejet de gaz à effet de serre correspondant à l'activité visée à l'annexe III** ;

- 4° « zéro émissions nettes » : l'état dans lequel toute émission anthropique résiduelle de gaz à effet de serre est contrebalancée par des absorptions anthropiques équivalentes ;
- 5° « gaz à effet de serre » : les gaz énumérés à l'annexe II de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil, telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité des articles 22 et 23 de cette directive, et les autres composants gazeux de l'atmosphère, tant naturels qu'anthropiques, qui absorbent et renvoient un rayonnement infrarouge ;
- 6° « autorisation d'émettre des gaz à effet de serre » : l'autorisation délivrée conformément aux articles 24, et 25 et 41ter ;
- 7° « installation » : une unité technique fixe où se déroulent une ou plusieurs des activités indiquées à l'annexe I ainsi que toute autre activité s'y rapportant directement qui est liée techniquement aux activités exercées sur le site et qui est susceptible d'avoir des incidences sur les émissions et la pollution ;
- 8° « exploitant » : toute personne qui exploite ou contrôle une installation ou toute personne à qui un pouvoir économique déterminant sur le fonctionnement technique de l'installation a été délégué ;
- 9° « personne » : toute personne physique ou morale ;
- 10° « nouvel entrant » : toute installation poursuivant une ou plusieurs des activités énumérées à l'annexe I, qui a obtenu une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre pour la première fois au cours du délai commençant à courir trois mois avant la date prévue pour la présentation de la liste visée à l'article 31, paragraphe 2, et expirant trois mois avant la date prévue pour la présentation de la liste suivante au titre dudit article ;
- 11° « public » : une ou plusieurs personnes ainsi que les associations, organisations ou groupes constitués par ces personnes ;
- 12° « tonne d'équivalent-dioxyde de carbone » : une tonne métrique de dioxyde de carbone (CO₂) ou une quantité de tout autre gaz à effet de serre visé à l'annexe II ayant un potentiel de réchauffement planétaire équivalent ;
- 13° « activité de projet » : une activité de projet approuvée par une ou plusieurs parties visées à l'annexe I de la Convention cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques, faite à New York, le 9 mai 1992, telle qu'approuvée par une loi du 4 mars 1994, et dénommée ci-après « CCNUCC », conformément à l'article 6 ou 12 du Protocole à ladite Convention, fait à Kyoto, le 11 décembre 1997, tel qu'approuvé par une loi du 29 novembre 2001 et dénommé ci-après le « Protocole » et aux décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole, pour autant que lesdites parties aient ratifié le Protocole ;
- 14° « unité de réduction des émissions » ou « URE » : une unité délivrée en application de l'article 6 du Protocole, et des décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole ;
- 15° « réduction d'émissions certifiées » ou « REC » : une unité délivrée en application de l'article 12 du Protocole et des décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole ;
- 16° « exploitant d'aéronef » : la personne qui exploite un aéronef au moment où il effectue une activité aérienne visée à l'annexe I ou, lorsque cette personne n'est pas connue ou n'est pas identifiée par le propriétaire de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef lui-même ;
- 17° « transporteur aérien commercial » : un exploitant qui fournit au public, contre rémunération, des services réguliers ou non réguliers de transport aérien pour l'acheminement de passagers, de fret ou de courrier ;
- 18° « émissions SEQE de l'aviation attribuées » : les émissions SEQE de tous les vols relevant des activités aériennes visées à l'annexe I au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre ou à l'arrivée dans un tel aéroport en provenance des pays tiers ;
- 19° « émissions SEQE historiques du secteur de l'aviation » : la moyenne arithmétique des émissions SEQE annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I ;
- 20° « Commission » : la Commission européenne ;
- 21° « combustion » : toute oxydation de combustibles quelle que soit l'utilisation faite de la chaleur, de l'énergie électrique ou mécanique produite par ce processus et toutes autres activités s'y rapportant, y compris la destruction des effluents gazeux ;

- 22° ~~« producteur d'électricité » : une installation qui, à la date du 1^{er} janvier 2005 ou ultérieurement, a produit de l'électricité destinée à la vente à des tiers et dans laquelle n'a lieu aucune activité énumérée dans l'annexe I, autre que la « combustion de combustibles » ;~~
- 23° « Accord de Paris » : Accord universel sur le climat tel qu'approuvé par la loi du 28 octobre 2016 portant approbation de l'Accord de Paris sur le changement climatique, adopté à Paris le 12 décembre 2015 ;
- 24° « effets hors CO₂ de l'aviation » : les effets sur le climat du rejet, lors de la combustion de carburant, d'oxydes d'azote (NOx), de particules de suie et d'espèces de soufre oxydées, ainsi que les effets de la vapeur d'eau, notamment des traînées de condensation, provenant d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I ;
- 25° « compagnie maritime » : le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter des tâches et des obligations imposées par le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, figurant à l'annexe I du règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2006 relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil, tel que modifié ;
- 26° « voyage » : un voyage au sens de l'article 3, lettre c), du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE, tel que modifié ;
- 27° « port d'escale » : le port dans lequel s'arrête un navire pour charger ou décharger des marchandises ou pour embarquer ou débarquer des passagers, ou le port dans lequel un navire de **ravitaillement en mer haute mer** s'arrête pour changer d'équipage, les arrêts uniquement destinés au ravitaillement en combustible, à l'approvisionnement, au changement d'équipage d'un navire autre qu'un navire de **ravitaillement en mer haute mer**, à la mise en cale sèche ou à des réparations à effectuer sur le navire, ses équipements ou les deux, les arrêts dans un port dus au fait que le navire a besoin d'assistance ou est en détresse, les transferts de navire à navire effectués en dehors des ports, les arrêts effectués à seule fin de trouver abri par mauvais temps ou rendus nécessaires par des activités de recherche et de sauvetage, ainsi que les arrêts de porte-conteneurs effectués dans un port voisin de transbordement de conteneurs recensé dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 3 *octies bis*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE précitée, sont exclus ;
- 28° « navire de croisière » : un navire à passagers sans pont à cargaison, et qui est conçu exclusivement pour le transport commercial de passagers hébergés pour un voyage en mer ;
- 29° « entité réglementée » : aux fins du chapitre 4, section 4*bis*, toute personne physique ou morale, à l'exclusion de tout consommateur final des carburants, qui exerce l'activité visée à l'annexe III et qui relève d'une des catégories suivantes :
- a) lorsque le carburant passe par un entrepôt fiscal tel que défini à l'article 5, paragraphe 1^{er}, point 9°, de l'annexe dénommée « loi belge modifiée du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise transposant la Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 et abrogeant la Directive 92/12/CEE en la matière » publiée par le règlement ministériel modifié du 18 mars 2010 portant publication de la loi belge du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise transposant la Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 et abrogeant la Directive 92/12/CEE en la matière, l'entrepositaire agréé au sens de l'article 5, paragraphe 1^{er}, point 8°, du règlement ministériel précité du 18 mars 2010, qui est redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 du règlement ministériel précité du 18 mars 2010 ;
- b) si la lettre a) n'est pas applicable, toute autre personne redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 du règlement ministériel précité du 18 mars 2010 ou des articles 416 et 417 de l'annexe dénommée « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel modifié du 29 mars 2005 portant publication de la loi-programme belge du 27 décembre 2004 pour les carburants qui relèvent du chapitre 4, section 4*bis* ;

- c) si les lettres a) et b) ne sont pas applicables, toute autre personne devant être enregistrée par l'Administration des douanes et accises en vue d'être redevable des droits d'accise, y compris toute personne exonérée du paiement des droits d'accise, conformément à l'article 422 de l'annexe dénommée « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel précité du 29 mars 2005 ;
- d) si les lettres a), b) et c) ne sont pas applicables, ou si plusieurs personnes sont tenues conjointement et solidairement au paiement des mêmes droits d'accise, toute autre personne désignée par l'administration ;
- 30° « l'administration » : l'Administration de l'environnement. ;**
- 31° « carburant » : aux fins du chapitre 4, section 4bis, tout produit énergétique visé à l'article 415, paragraphe 1^{er}, de l'annexe dénommée « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel précité du 29 mars 2005, en ce compris les carburants énumérés à l'article 419 de ladite annexe, ainsi que tout autre produit destiné à être utilisé, mis en vente ou utilisé comme carburant ou comme combustible, comme énoncé aux articles 416 et 417 de ladite annexe, y compris pour la production d'électricité ;**
- 32° « mise à la consommation » : aux fins du chapitre 4, section 4bis, la mise à la consommation telle qu'elle est définie à l'article 6, paragraphe 2, de l'annexe dénommée « loi belge modifiée du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise transposant la Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 et abrogeant la Directive 92/12/CEE en la matière » publié par le règlement ministériel précité du 18 mars 2010.**

Art. 3. Annexes

1° annexe I : « Catégories d'activités auxquelles s'applique la présente loi »

2° annexe II : « Secteurs visés à l'article 5 »

2bis° annexe III : « Activité couverte par le chapitre 4, section 4bis »

3° Les modifications aux annexes II, IV et V de la directive 2003/87/CE précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 22 et de l'article 23 de cette directive s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes afférents de la Commission européenne.

Le ministre publiera un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.

Chapitre 2. Gouvernance climatique et régime juridico-institutionnel

Art. 4. Principes et objectifs climatiques nationaux

(1) La présente loi établit un cadre pour un climat sûr et sain pour l'humain et la biodiversité, tout en poursuivant l'action menée pour limiter l'élévation de la température moyenne de la planète à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels.

(2) La présente loi contribue à la mise en œuvre des objectifs de l'Accord de Paris. A cette fin, elle vise :

- 1° l'objectif à long terme de la neutralité climatique, qui consiste à atteindre le « zéro émissions nettes » au Luxembourg, d'ici 2050 au plus tard ;
- 2° l'objectif intermédiaire qui consiste à réduire de 55 pour cent d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2005 les émissions attribuées au Luxembourg au titre du règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'Accord de Paris et modifiant le règlement (UE) 525/2013.

(3) Le recours à l'énergie de source nucléaire est exclu pour atteindre les objectifs visés au présent article et à l'article 5.

Art. 5. Objectifs climatiques sectoriels

(1) Les objectifs de réduction des émissions sont fixés dans les secteurs suivants :

- 1° industries de l'énergie et manufacturières, construction ;
- 2° transports ;
- 3° bâtiments résidentiels et tertiaires ;
- 4° agriculture et sylviculture ;
- 5° traitement des déchets et des eaux usées.

L'annexe II délimite les secteurs visés à l'alinéa 1^{er}

(2) Un règlement grand-ducal détermine les allocations d'émissions annuelles des secteurs visés à l'article 5, au paragraphe 1^{er} pour une première période allant jusqu'au 31 décembre 2030. Ces allocations d'émissions annuelles sont fixées pour chaque période subséquente de dix ans par voie de règlement grand-ducal à prendre avant le début de la période donnée.

Les allocations d'émissions annuelles seront déterminées :

- 1° de façon à ce que les émissions de ces secteurs diminuent de manière régulière **et continue** selon le mécanisme visé à l'article 4 du règlement (UE) 2018/842 précité ;
- 2° en tenant compte du potentiel de réduction des différents secteurs ;
- 3° en fonction de l'impact social, économique et budgétaire.

(3) Le ministre ayant le climat dans ses attributions, dénommé ci-après le « ministre », comptabilise les émissions des secteurs.

(4) Dans la mesure où il résulte du bilan visé au paragraphe 3 que les émissions dans un secteur dépassent ou n'atteignent pas la quantité d'émissions disponible sur une période d'un an, la différence est reportée sur la quantité d'émissions disponible du même secteur pour l'année suivante de la ou des périodes visées au paragraphe 2.

Sous réserve que les objectifs nationaux de réduction des émissions soient atteints et dans la mesure où les émissions comptabilisées d'un secteur n'atteignent pas la quantité d'émission disponible pour ce secteur en vertu du paragraphe 2, la différence peut être portée au crédit d'un autre secteur dont les émissions comptabilisées dépassent les émissions disponibles.

(5) Les établissements visés à l'Annexe I sont exclus du champ d'application du présent article.

Art. 6. Plateforme pour l'action climat et la transition énergétique

(1) En exécution de l'article 11 du règlement (UE) 2018/1999 précité, il est créé une plateforme pour l'action climat et la transition énergétique, dénommée ci-après « Plateforme climat ».

La Plateforme climat a pour mission :

- a) d'être un forum de discussion sur le climat ;
- b) de proposer des recherches et des études dans tous les domaines ayant trait au climat ;
- c) d'établir des liens avec les comités comparables des Etats membres de l'Union européenne ;
- d) d'instaurer un dialogue multiniveau entre des représentants des communes, d'organisations de la société civile, du monde des entreprises, des investisseurs et d'autres parties prenantes concernées ainsi que du grand public ;
- e) de participer à l'élaboration de l'avant-projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat ;
- f) d'émettre des avis, sur demande du Gouvernement en conseil, relatives à la politique nationale climatique prises ou envisagées, notamment sur l'exécution des engagements internationaux ou d'étudier de sa propre initiative l'opportunité de nouvelles mesures ou de modifications de mesures en place.

(2) Les membres de la Plateforme climat sont nommés par le Gouvernement en conseil pour une durée de cinq ans. Le mandat des membres sortants est renouvelable. En cas de vacance de poste, il sera procédé à la nomination d'un nouveau membre qui termine le mandat de celui qu'il remplace.

(3) La Plateforme climat est présidée par un représentant du ministre. Le ministre met à disposition de la Plateforme un secrétariat permanent. En cas de besoin et sur demande d'un cinquième des membres, le président de la Plateforme peut de sa propre initiative ou d'un autre membre faire appel à un ou plusieurs experts ou mettre en place des groupes de travail.

(4) La Plateforme climat dispose d'une dotation annuelle à la charge du budget de l'Etat.

Art. 7. Observatoire de la politique climatique

(1) Il est créé un Observatoire du climat, ci-après dénommé « l'Observatoire », qui a pour missions :

- 1° de conseiller en matière de projets, actions ou mesures susceptibles d'avoir un impact sur la politique climatique ;
- 2° d'évaluer scientifiquement les mesures réalisées ou envisagées en matière de politique climatique et d'en analyser l'efficacité, ainsi que de proposer de nouvelles mesures ;
- 3° de rédiger à l'attention du Gouvernement un rapport annuel sur la mise en œuvre de la politique climatique ; et
- 4° de proposer des recherches et études dans tous les domaines ayant trait au climat.

(2) L'Observatoire est composé de sept à neuf membres choisis parmi des personnalités disposant de compétences dans une matière en relation directe avec les missions de l'Observatoire.

(3) Le Gouvernement en conseil, nomme les membres de l'Observatoire pour cinq ans et leur met à disposition un secrétariat permanent. Le mandat des membres sortants est renouvelable.

(4) Les membres de l'Observatoire ont droit à des indemnités sous forme de jetons de présence, pour leur participation aux réunions de l'Observatoire. Ces indemnités revenant à ses membres sont arrêtées par règlement grand-ducal.

(5) L'Observatoire dispose d'une dotation annuelle à la charge du budget de l'Etat.

(6) L'Observatoire peut émettre des avis de sa propre initiative.

Art. 8. Projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat

(1) En 2027 et tous les dix ans par la suite, l'avant-projet en matière d'énergie et de climat est élaboré conjointement par le ministre et le ministre ayant l'énergie dans ses attributions.

Au plus tard le 1^{er} septembre 2027 et tous les dix ans par la suite et sur décision du Gouvernement en conseil, cet avant-projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat est transmis par les ministres visés au paragraphe 1^{er} à la Plateforme climat **et à l'Observatoire**, et **il** est publié sur un site internet créé à cet effet pendant **30 jours deux mois** aux fins d'enquête publique permettant aux personnes intéressées de formuler leurs observations. Au plus tard le 1^{er} décembre de la même année, **l'avis les avis** de la Plateforme climat **et de l'Observatoire doit parvenir parviennent** aux ministres visés à l'alinéa 1^{er}.

(2) Le projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat visé au paragraphe 1^{er} tient compte **de l'avis des avis** et de l'enquête publique visés au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, et est approuvé par le Gouvernement en conseil.

Art. 9. Plan national intégré en matière d'énergie et de climat

(1) Le projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat fait l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement visée par la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Le projet et l'évaluation des incidences font l'objet de la consultation du public visée à l'article 7 de la loi précitée du 22 mai 2008.

(2) Après approbation par le Gouvernement en conseil, le plan est publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 10. Mise à jour du plan national intégré en matière d'énergie et de climat

(1) À tout moment, des modifications ou adaptations peuvent être apportées au plan national intégré en matière d'énergie et de climat. La mise à jour s'inscrit en ligne droite du bilan mondial et de son échéancier prévu à l'article 14 de l'Accord de Paris.

(2) Les dispositions des articles **9 8** et **10 9** s'appliquent à la mise à jour des plans nationaux intégrés en matière d'énergie et de climat.

Art. 11. Stratégie à long terme pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Au plus tard le 1^{er} janvier 2029, et tous les dix ans par la suite, sur base d'un projet établi par le ministre et le ministre ayant l'Énergie dans ses attributions, le Gouvernement en conseil établit une stratégie à long terme à un horizon d'au moins trente ans. La stratégie à long terme est, le cas échéant, actualisée de la même manière tous les cinq ans.

Art. 12. Stratégie d'adaptation aux effets du changement climatique

(1) Au plus tard le 1^{er} janvier 2029, et tous les dix ans par la suite, sur la base d'un projet établi par le ministre, le Gouvernement en conseil établit une stratégie d'adaptation aux effets du changement climatique à un horizon d'au moins cinquante ans et la publie au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. La stratégie d'adaptation aux effets du changement climatique est, le cas échéant, actualisée de la même manière tous les cinq ans.

(2) La stratégie d'adaptation aux effets du changement climatique vise à réduire la vulnérabilité aux conséquences du changement climatique. Elle a pour objet d'identifier les capacités d'adaptation, d'accroître la résilience et de réduire la vulnérabilité au changement climatique.

Art. 12bis. Plan social pour le climat

(1) Le ministre et le ministre ayant l'Énergie dans ses attributions élaborent conjointement l'avant-projet de plan social pour le climat.

Les ministres visés à l'alinéa 1^{er} transmettent cet avant-projet de plan social pour le climat pour avis à l'Observatoire et à la Plateforme climat. Ces avis parviennent aux ministres visés à l'alinéa 1^{er} endéans les deux mois suivant leur transmission.

L'avant-projet de plan social pour le climat est publié sur un site internet créé à cet effet pendant deux mois aux fins d'enquête publique permettant aux personnes intéressées de formuler leurs observations.

(2) Le projet de plan social pour le climat visé au paragraphe 1^{er} tient compte des avis et de l'enquête publique visés au paragraphe 1^{er}, alinéas 2 et 3, et est approuvé par le Gouvernement en conseil.

Après approbation par le Gouvernement en conseil, le plan est publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 12ter. Mise à jour du plan social pour le climat

À tout moment, des modifications ou adaptations peuvent être apportées au plan social pour le climat. Les dispositions de l'article 12bis s'appliquent à la mise à jour du plan social pour le climat en cas de dépassement du seuil visé à l'article 18, paragraphe 6, du règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060.

Chapitre 3 Fonds climat et énergie

Art. 13. Fonds climat et énergie

(1) Il est institué un fonds spécial sous la dénomination de « Fonds climat et énergie », appelé « fonds » par la suite. Le fonds reprend les avoirs dont dispose le Fonds climat et énergie créé par l'article 22 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et reprend ses actifs au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.

(2) Le financement des projets se fait sur décision du ministre.

Le financement des projets se fait conformément à la programmation financière pluriannuelle telle que prévue par la loi modifiée du 12 juillet 2014 relative à la coordination et à la gouvernance des finances publiques.

(3) Le fonds a pour objet de contribuer au financement :

- 1° des mesures nationales qui sont mises en œuvre pour lutter contre le changement climatique, et pour promouvoir les énergies renouvelables ;
- 2° des mesures de lutte contre le changement climatique dans les pays en développement ; et
- 3° des mécanismes de flexibilité créés par le protocole de Kyoto et par l'Accord de Paris, ceux prévus par la décision n° 406/2009/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'effort à fournir par les Etats membres pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre afin de respecter les engagements de l'Union en matière de réduction de ces émissions jusqu'en 2020, ainsi que ceux prévus par le règlement (UE) 2018/842 précité.

Art. 14. Investissements éligibles

(1) Le fonds intervient dans les domaines suivants :

- 1° projets, programmes, activités, rapports et autres mesures visant la réduction des émissions ;
- 2° mesures d'adaptation aux changements climatiques ;
- 3° frais d'un programme de réduction des émissions par une subvention variable annuelle, une prime unique, les frais des conseillers climat ainsi que les frais de fonctionnement dans le cadre d'un tel programme, selon les critères, modalités et montants maxima fixés par la loi du 25 juin 2021 portant création d'un pacte climat 2.0 avec les communes ;
- 4° financement de la lutte contre le changement climatique dans les pays en développement ;
- 5° financement de projets d'énergies renouvelables et d'efficacité énergétique dans les pays en développement et au Luxembourg ;
- 6° échange de droits d'émission et projets communs concernant la réduction des émissions dans le cadre d'un accord avec un ou plusieurs pays respectivement une ou plusieurs entités privées ;
- 7° activités de projet de mise en œuvre conjointe (MOC) réalisées dans les pays membres de l'OCDE et les pays à économie de transition, y compris l'achat et la vente de droits d'émission ;
- 8° activités de projet de mécanisme de développement propre (MDP) dans des pays en développement, l'achat et la vente de droits d'émission ;
- 9° mécanisme de réduction des émissions prévu par l'Accord de Paris ;
- 10° participation à des fonds multilatéraux gérés par des organismes internationaux ou régionaux qui ont pour mission notamment d'appuyer financièrement lesdits activités et projets communs ;
- 11° mécanisme de compensation tel que prévu par l'article 7 de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- 12° mesures de coopération prévues par la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE et par la directive 2018/2001/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables ;
- 13° projets, programmes, activités, rapports et autres mesures visant la promotion de la construction et de l'habitat durables ;
- 14° projets, actions et mesures visant la finance durable ; et
- 15° la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂ à travers :
 - a) la prise en charge de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 8 000 euros, de l'acquisition d'un :
 - i) véhicule automoteur électrique pur ;
 - ii) véhicule automoteur à pile à combustible à hydrogène ;
 - iii) véhicule automoteur électrique hybride rechargeable dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 50 grammes par kilomètre.

- b) la prise en charge de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 1 650 euros, de l'acquisition et de l'installation d'une borne de charge dédiée au chargement de véhicules électriques raccordée au réseau de distribution basse tension ;
- c) la prise en charge de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 600 euros, de l'acquisition d'un cycle à pédalage assisté électrique ou d'un cycle.

(2) Le fonds intervient :

- 1° soit par le financement ou le cofinancement des domaines visés sous les points 1 à 5 et 7 à 14, sous la forme :
 - i) d'investissements;
 - ii) d'études ou de conseils portant sur les modalités d'investissement ;
 - iii) d'études ou de conseils portant sur la faisabilité et l'éligibilité d'activités de projet, y compris des projets pilotes ;
 - iv) d'études portant sur les potentiels de réduction des émissions et d'énergies renouvelables ; ou
 - v) de participations financières directes.
- 2° soit par l'achat ou la vente de crédits d'émission de gaz à effet de serre ou par leur transfert statistique entre pays.

(3) La limite de quarante pour cent prévue à l'article 46, dernier alinéa, de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics, ne s'applique pas aux interventions du fonds.

Art. 15. Alimentation du fonds

(1) Le fonds est alimenté par :

- 1° des dotations budgétaires annuelles ;
- 2° des dotations spécifiques à charge du budget de l'Etat ;
- 3° le produit de la vente de crédits d'émissions SEQE ;
- 4° des dons ;
- 5° par une partie du droit d'accise autonome additionnel dénommé «Taxe CO2» ;
- 6° une partie du produit de la taxe sur les véhicules routiers fixée au budget ; et
- 7° les contributions forfaitaires et les pénalités sous le mécanisme d'obligations en matière d'efficacité énergétique.
- 8° les recettes de la mise aux enchères des quotas pour l'aviation.

(2) Les recettes prévues aux points 2 à 8 sont portées directement en recettes au fonds.

Chapitre 3bis. Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières

Art. 15bis. Autorité compétente et autorité douanière

(1) L'administration est l'autorité compétente chargée d'exécuter les fonctions et tâches prévues par le règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières au sens de l'article 11 de ce règlement.

(2) L'Administration des douanes et accises exerce les fonctions et tâches que le règlement (UE) 2023/956 précité confère aux autorités douanières.

Chapitre 4. Système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

Section 1^{re}. – Dispositions générales

Art. 16. Champ d'application

(1) Le présent titre s'applique aux émissions SEQE résultant des activités indiquées à l'annexe I aux annexes I et III et aux gaz à effet de serre énumérés à l'annexe II de la directive 2003/87/CE

précitée telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité des articles 22 et 23 de cette directive.

(2) Lorsqu'une installation qui relève du champ d'application du SEQE, en raison de l'exploitation d'unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 mégawatts, modifie ses procédés de production afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et ne respecte plus ce seuil, l'exploitant de ladite installation peut demander au ministre que l'installation continue de relever du SEQE jusqu'à la fin de la période de cinq ans visée à l'article 31, paragraphe 2, uniquement ou également de la période de cinq ans suivante.

Section 2.– Quotas Secteur de l'aviation

Art. 17. Quantité totale de quotas pour l'aviation

La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période de huit ans ayant débuté le 1^{er} janvier 2013, et pour chaque période ultérieure, correspond à 95 pour cent des émissions SEQE historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période concernée.

(1) Pour la période du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2030, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander à bénéficier, chaque année, de quotas à titre gratuit pour l'utilisation, pour leurs vols subsoniques pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2^o, de carburants d'aviation durables et d'autres carburants d'aviation qui ne sont pas dérivés de combustibles fossiles, recensés dans le règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) et éligibles pour atteindre les objectifs d'incorporation en volume de ces carburants fixés à l'annexe I du même règlement.

Lorsque le carburant d'aviation admissible ne peut être physiquement attribué dans un aéroport à un vol spécifique, les quotas réservés au titre de l'alinéa 1^{er} sont disponibles pour les carburants d'aviation admissibles embarqués dans cet aéroport, proportionnellement aux émissions SEQE des vols, de l'exploitant d'aéronef au départ de cet aéroport, pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2^o.

Les quotas réservés au titre de l'alinéa 1^{er} sont alloués pour couvrir tout ou partie de l'écart de prix entre l'utilisation du kérosène fossile et l'utilisation des carburants d'aviation admissibles concernés, en tenant compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles.

Les quotas alloués au titre du présent paragraphe couvrent :

1^o 70 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et d'hydrogène produit à partir de sources d'énergie renouvelables, et de biocarburants avancés tels qu'ils sont définis dans les règlements grand-ducaux pris en exécution de l'article 12 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;

2^o 95 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de carburants renouvelables d'origine non biologique conformes à l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques, utilisés dans l'aviation, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;

3^o 100 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1^{er}, dans des aéroports situés sur des îles de moins de 10 000 kilomètres carrés qui ne sont pas reliées au continent par une liaison routière ou ferroviaire, dans des aéroports qui ne sont pas suffisamment grands pour être définis comme des aéroports de l'Union européenne conformément au règlement visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, alinéa 3, lettre c), de la directive

2003/87/CE précitée, et dans des aéroports situés dans une région ultrapériphérique ;

4° dans les cas autres que ceux visés aux points 1°, 2° et 3°, 50 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1^{er}.

Sur une base annuelle, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander au ministre une allocation de quotas sur la base de la quantité de chaque carburant d'aviation admissible visé au présent paragraphe utilisé sur des vols pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, entre le 1^{er} janvier 2024 et le 31 décembre 2030, à l'exclusion des vols pour lesquels cette exigence est considérée comme satisfaite en vertu de l'article 34bis. Si, pour une année donnée, la demande de quotas pour l'utilisation de ces carburants est supérieure aux quotas disponibles, la quantité de quotas est réduite de manière uniforme pour tous les exploitants d'aéronefs concernés par l'allocation pour ladite année.

(2) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 1^{er}, l'article 42 et l'article 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prend aucune mesure vis-à-vis des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 résultant de vols entre un aéroport situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aéroport situé dans le même État membre, y compris un autre aéroport situé dans la même région ultrapériphérique ou dans une autre région ultrapériphérique du même État membre.

(3) Les quotas qui sont alloués à titre gratuit, conformément à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée, aux exploitants d'aéronefs le sont proportionnellement à leur part d'émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour 2023. Ce calcul tient également compte des émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour les vols qui ne sont couverts par le SEQE qu'à partir du 1^{er} janvier 2024. Au plus tard le 30 juin de l'année concernée, le ministre délivre les quotas qui sont alloués à titre gratuit pour l'année en question.

Art. 18. Méthode d'allocation des quotas pour l'aviation par mise aux enchères (...) abrogé

(1) 15 pour cent des quotas sont mis aux enchères.

(2) Le nombre de quotas mis aux enchères au Luxembourg pendant chaque période visée à l'article 17 est proportionnel à la part du Luxembourg dans le total des émissions SEQE de l'aviation attribuées à tous les États membres pour l'année de référence, déclarées conformément à l'article 30 et vérifiées conformément à l'article 31. L'année de référence est l'année civile se terminant vingt quatre mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères.

Art. 19. Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs (...) abrogé

(1) Pour chacune des périodes visées à l'article 17, chaque exploitant d'aéronef peut solliciter l'allocation de quotas, qui sont délivrés à titre gratuit. Une demande peut être introduite en soumettant au ministre les données relatives aux tonnes kilomètres vérifiées pour les activités aériennes visées à l'annexe I et menées par l'exploitant d'aéronef pendant l'année de surveillance. Aux fins du présent article, l'année de surveillance est l'année civile se terminant vingt quatre mois avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte, conformément aux annexes précisées par règlement grand ducal. Toute demande est introduite au moins vingt et un mois avant le début de la période à laquelle elle se rapporte.

(2) Quinze mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 17, la Commission calcule et adopte une décision indiquant :

1° la quantité totale de quotas à allouer pour cette période conformément à l'article 17,

2° le nombre de quotas à mettre aux enchères pour cette période conformément à l'article 18,

3° le nombre de quotas à prévoir au titre de la réserve spéciale pour les exploitants d'aéronefs pour cette période conformément à l'article 20, paragraphe 1^{er},

~~4° le nombre de quotas à délivrer gratuitement pour cette période, obtenu en soustrayant le nombre de quotas visé aux points 2° et 3° de la quantité totale de quotas déterminée en application du point 1°; et~~

~~5° le référentiel à utiliser pour allouer à titre gratuit des quotas aux exploitants d'aéronefs dont les demandes ont été soumises conformément au paragraphe 2.~~

~~Le référentiel, exprimé en quotas par tonnes kilomètres, est calculé en divisant le nombre de quotas visé au point 4° par la somme des tonnes kilomètres consignées dans les demandes soumises à la Commission au titre du paragraphe 2.~~

~~(3) Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 3, le ministre charge l'administration de l'environnement, ci après l'« administration » du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique :~~

~~1° du total des quotas alloués pour la période concernée à chaque exploitant d'aéronefs dont la demande est soumise à la Commission conformément au paragraphe 2, calculé en multipliant les tonnes kilomètres consignées dans la demande par le référentiel visé au paragraphe 3, point 5° ; et~~

~~2° des quotas alloués à chaque exploitant d'aéronefs pour chaque année, ce chiffre étant déterminé en divisant le total des quotas pour la période en question, calculé conformément au point 1°, par le nombre d'années dans la période pour laquelle cet exploitant d'aéronefs réalise une des activités aériennes visées à l'annexe I.~~

~~(4) Au plus tard le 28 février de chaque année, le ministre délivre dans la forme d'un arrêté ministériel à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloués à cet exploitant pour l'année en question en application du présent article ou de l'article 20.~~

~~Art. 20. Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs (...) abrogé~~

~~(1) Pour chaque période visée à l'article 17, 3 pour cent de la quantité totale des quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale constituée pour les exploitants d'aéronefs :~~

~~1° qui commencent à exercer une activité aérienne relevant de l'annexe I après l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 19, paragraphe 1^{er}, pour une période visée à l'article 17 ;~~

~~ou~~

~~2° dont les données relatives aux tonnes kilomètres traduisent une augmentation annuelle moyenne supérieure à 18 pour cent entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 19, paragraphe 1^{er}, pour une période visée à l'article 17, et la deuxième année civile de cette période ; et dont les activités visées au point 1°, ou le surcroît d'activités visées au point 2°, ne s'inscrivent pas, pour une partie ou dans leur intégralité, dans le cadre de la poursuite d'une activité aérienne exercée auparavant par un autre exploitant d'aéronef.~~

~~(2) Un exploitant d'aéronefs remplissant les conditions définies au paragraphe 1^{er} peut demander qu'on lui alloue à titre gratuit des quotas provenant de la réserve spéciale. À cette fin, il adresse une demande au ministre, qui doit être introduite au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période visée à l'article 17, à laquelle elle se rapporte.~~

~~En application du paragraphe 1^{er}, point 2°, un exploitant de lignes aériennes ne peut se voir allouer plus d'un million de quotas.~~

~~(3) Une demande présentée au titre du paragraphe 2 :~~

~~1° contient les données relatives aux tonnes kilomètres vérifiées, conformément aux annexes précisées par règlement grand ducal, pour les activités aériennes relevant de l'annexe I et exercées par l'exploitant durant la deuxième année civile de la période visée à l'article 17, à laquelle la demande se rapporte ;~~

~~2° apporte la preuve que les critères d'admissibilité visés au paragraphe 1^{er} sont remplis ;~~

~~3° dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1^{er}, point 1°, indique :~~

- ~~i) le taux d'augmentation exprimé en tonnes kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 19, paragraphe 1^{er}, pour une période visée à l'article 17, et la deuxième année civile de cette période;~~
- ~~ii) l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 19, paragraphe 1^{er}, pour une période visée à l'article 17, et la deuxième année civile de cette période ;~~
- ~~iii) la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 19, paragraphe 1^{er}, pour une période visée à l'article 17, et la deuxième année civile de cette période qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1^{er}, point 2^o.~~

~~(4) Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre de l'article 3septies, (5) de la directive 2003/87/ce précitée, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique :~~

~~1^o de l'allocation de quotas provenant de la réserve spéciale à chaque exploitant d'aéronef dont la demande a été soumise à la Commission. Cette allocation est calculée en multipliant le référentiel visé au paragraphe 5 :~~

- ~~i) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1^{er}, point 1^o, par les données relatives aux tonnes kilomètres consignées dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point 2^o, et à l'article 3septies, 4) de la directive 2003/87/CE précitée ;~~
- ~~ii) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1^{er}, point 2^o, par la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1^{er}, point 2^o, consignée dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point 3^o, iii), et à l'article 3septies, 4) de la directive 2003/87/CE précitée ; et~~

~~2^o de l'allocation de quotas à chaque exploitant d'aéronefs pour chaque année, qui est déterminée en divisant l'allocation de quotas au titre du point 1^o par le nombre d'années civiles complètes restantes pour la période visée à l'article 17 à laquelle l'allocation se rapporte.~~

Art. 21. Programmes de suivi et de notification

~~Chaque exploitant d'aéronef soumet à l'administration un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions SEQE **et des données relatives aux tonnes kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 19.** L'administration approuve ces programmes en conformité avec les exigences du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions SEQE de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant le règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission.~~

Art. 22. Etat membre responsable

(1) L'État membre d'un exploitant d'aéronef est :

- 1^o dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre conformément aux dispositions du Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, l'État membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question et
- 2^o dans tous les autres cas, l'État membre pour lequel l'estimation des émissions SEQE de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée.

(2) Lorsque pendant les deux premières années de la période visée à l'article ~~17~~ **35**, aucune des émissions SEQE de l'aviation attribuées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du

paragraphe 1^{er}, point 2^o, n'est attribuée à son État membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre État membre responsable pour la période suivante. Le nouvel État membre responsable est l'État membre pour lequel l'estimation des émissions SEQE de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée.

(3) Aux fins du paragraphe 1^{er}, on entend par « année de base », dans le cas d'un exploitant d'aéronef ayant commencé à mener des activités dans l'Union après le 1^{er} janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1^{er} janvier 2006.

Section 2bis. – Secteur maritime

Art. 22bis. Allocation de quotas et exigences en matière de restitution

L'allocation de quotas et les exigences en matière de restitution en ce qui concerne les activités de transport maritime s'appliquent à 50 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre, 50 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ d'un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, 100 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ et à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, et 100 pour cent des émissions SEQE des navires dans un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.

Art. 22ter. Introduction progressive des exigences applicables

Les compagnies maritimes sont tenues de restituer des quotas selon le calendrier suivant :

- 1° 40 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2024 soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 34 ;
- 2° 70 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2025 soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 34 ;
- 3° 100 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2026 et chaque année par la suite conformément à l'article 34.

Art. 22quater. Transfert des coûts du SEQE de la compagnie maritime à une autre entité

(1) Lorsque la responsabilité ultime de l'achat du carburant, de l'exploitation du navire ou des deux, est assumée, en vertu d'un accord contractuel, par une entité autre que la compagnie maritime, la compagnie maritime peut prétendre au remboursement par cette entité des coûts découlant de la restitution de quotas.

Aux fins de l'alinéa 1^{er}, on entend par « exploitation du navire » la détermination de la cargaison transportée ou de l'itinéraire et de la vitesse du navire.

(2) Nonobstant ce droit au remboursement, la compagnie maritime reste l'entité responsable de la restitution des quotas en vertu de l'article 22ter et de l'article 34, ainsi que de la conformité générale avec les dispositions de la présente loi.

Art. 22quinquies. Surveillance et déclaration des émissions SEQE

En ce qui concerne les émissions SEQE liées aux activités de transport maritime énumérées à l'annexe I, les compagnies maritimes surveillent et déclarent les paramètres pertinents au cours d'une période de déclaration et soumettent à l'administration les données d'émissions SEQE agrégées au niveau de la compagnie conformément au chapitre II du règlement (UE) 2015/757 précité.

Art. 22sexies. Règles relatives à la vérification et l'accréditation des émissions SEQE

L'administration vérifie la déclaration des données d'émissions SEQE agrégées au niveau de la compagnie, soumise par une compagnie maritime conformément à l'article 22quinquies,

conformément aux règles en matière de vérification et d'accréditation énoncées au chapitre III du règlement (UE) 2015/757 précité.

Art. 22septies. Autorité responsable d'une compagnie maritime

(1) L'autorité responsable d'une compagnie maritime est :

- 1° pour une compagnie maritime immatriculée dans un État membre, l'État membre dans lequel cette compagnie est immatriculée ;**
- 2° pour une compagnie maritime qui n'est pas immatriculée dans un État membre, l'État membre qui totalise le plus grand nombre estimé d'escales lors des voyages effectués par cette compagnie au cours des quatre années de surveillance précédentes et tombant sous le coup de l'article 22bis ;**
- 3° pour une compagnie maritime qui n'est pas immatriculée dans un État membre et qui n'a effectué aucun voyage relevant du champ d'application défini à l'article 22bis au cours des quatre années de surveillance précédentes, l'État membre dans lequel un navire de la compagnie maritime a commencé ou terminé son premier voyage relevant du champ d'application défini dans ledit article.**

(2) L'autorité responsable d'une compagnie maritime qui, conformément à la liste établie par voie d'acte d'exécution de la Commission européenne en application de l'article 3 octies septies, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE précitée, est responsable d'une compagnie maritime conserve cette responsabilité indépendamment des modifications ultérieures des activités de la compagnie maritime ou de son immatriculation jusqu'à ce que ces modifications soient prises en compte dans une liste mise à jour.

Section 3.– Installations fixes

Art. 23. Autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

Aucune installation n'a le droit d'exercer une activité visée à l'annexe I entraînant des émissions SEQE spécifiées en relation avec cette activité, à moins que son exploitant ne détienne une autorisation délivrée par le ministre conformément aux articles 24 et 25.

Pour les installations reprises à l'annexe I de la loi modifiée du 9 mai 2014 relative aux émissions industrielles, les limitations et conditions fixées dans l'autorisation au titre de la loi précitée du 9 mai 2014 servent de référence pour l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre.

Art. 24. Demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

(1) Toute demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée au ministre comprend une description :

- 1° de l'installation et de ses activités ainsi que des technologies utilisées ;
- 2° des matières premières et auxiliaires dont l'emploi est susceptible d'entraîner des émissions SEQE des gaz énumérés à l'annexe II de la directive 2003/87/CE précitée telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité des articles 22 et 23 de cette directive ;
- 3° des sources d'émission des gaz énumérés à l'annexe II de la directive 2003/87/CE précitée telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité des articles 22 et 23 de cette directive de l'installation ;
- 4° des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions SEQE conformément au règlement (UE) 2018/2066 précité. La demande comprend également un résumé non technique des informations visées à l'alinéa 1^{er}.

(2) La demande d'autorisation doit être soumise au moins deux mois avant le début de l'exploitation.

Art. 25. Conditions de délivrance et contenu de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

(1) Le ministre délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre concernant les émissions SEQE en provenance de tout ou partie d'une installation, s'il considère que l'exploitant est en mesure de surveiller et de déclarer les émissions SEQE.

Une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre peut couvrir une ou plusieurs installations exploitées sur le même site par le même exploitant.

(2) L'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre contient les éléments suivants :

- 1° le nom et l'adresse de l'exploitant ;
- 2° une description des activités et des émissions SEQE de l'installation ;
- 3° un programme de surveillance qui répond aux exigences du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité. Le ministre peut autoriser l'actualisation des programmes de surveillance des exploitants sans modifier leur autorisation. Les exploitants soumettent tout programme de surveillance actualisé au ministre pour approbation ;
- 4° les exigences en matière de déclaration ;
- 5° l'obligation de restituer, **dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile dans le délai fixé à l'article 34, paragraphe 4**, des quotas correspondant aux émissions SEQE totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37.

(3) Sur demande motivée **du ministre de l'administration**, l'exploitant d'une installation doit délivrer les informations jugées nécessaires aux fins de l'application de la présente loi.

Art. 26. Changements concernant les installations

(1) Au moins deux mois à l'avance, l'exploitant informe **le ministre l'administration** de tous changements prévus en ce qui concerne la nature, le fonctionnement de l'installation, ou toute extension ou réduction importante de sa capacité, susceptibles de nécessiter une actualisation de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre et de la date prévisible à laquelle auront lieu les changements. Le cas échéant, le ministre actualise l'autorisation et tient compte de tout changement réellement effectué. En cas de changement de l'identité de l'exploitant de l'installation, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse du nouvel exploitant.

(2) L'exploitant informe l'administration de tout changement relatif à l'exploitation d'une installation ayant une incidence sur l'allocation de cette installation. Cette information visée à l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2019/1842 de la Commission du 31 octobre 2019 portant modalités d'application de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne des modalités supplémentaires pour les adaptations de l'allocation de quotas d'émission à titre gratuit liées aux variations du niveau d'activité doivent parvenir à l'administration pour le **15 février 7 mars** au plus tard.

(3) En cas de reprise d'une installation par un autre exploitant, les décisions d'allocation existantes concernant les allocations non encore allouées sont reportées sur la nouvelle installation. Le nouvel exploitant est responsable des obligations du cycle de conformité complet qui n'est pas encore clôturé au moment de la reprise. Cet exploitant ne soumet qu'une seule déclaration et vérification des émissions SEQE pour lesquelles il effectue une restitution unique des quotas à partir du compte d'exploitant qu'il a repris. Cet exploitant devient responsable des corrections des émissions SEQE se référant à des cycles de conformité déjà clôturés.

Art. 27. Quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union (...) abrogé

(1) La quantité de quotas délivrée chaque année pour l'ensemble de l'Union à compter de 2013 diminue de manière linéaire à partir du milieu de la période 2008-2012. Cette quantité diminue d'un facteur linéaire de 1,74 pour cent par rapport au total annuel moyen de quotas délivrés par les États membres conformément aux décisions de la Commission relatives à leurs plans nationaux d'allocation de quotas pour la période 2008-2012.

(2) A partir de 2021, le facteur linéaire est de 2,2 pour cent.

Art. 28. Adaptation de la quantité de quotas délivrée pour l'ensemble de l'Union

En ce qui concerne les installations qui ont été incluses dans le SEQE de l'UE au cours de la période 2008-2012 au titre de l'article 24, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée, la quantité de quotas à délivrer à compter du 1^{er} janvier 2013 est adaptée pour tenir compte de la quantité annuelle

moyenne de quotas délivrés pour ces installations au cours de la période de leur inclusion, elle-même adaptée en utilisant le facteur linéaire visé à ~~l'article 27~~ ~~l'article 9 de la directive 2003/87/CE précitée~~.

Art. 29. Mise aux enchères des quotas

(1) Est mise aux enchères l'intégralité des quotas qui ne sont pas délivrés à titre gratuit conformément à l'article 30 ou à l'article 10 quater de la Directive 2003/87/CE telle que modifiée et qui ne sont pas placés dans la réserve de stabilité du marché créée par la décision (UE) 2015/1814 du Parlement européen et du Conseil, ci-après dénommée « réserve de stabilité du marché » ou qui ne sont pas annulés conformément à l'article 34, paragraphe 6.

(2) Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds dont question au **titre chapitre III**.

Un pourcentage minimal de 50 pour cent des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas visés au paragraphe 2, y compris l'intégralité des recettes des enchères visées ~~au paragraphe 2, lettres b) et c)~~, **à l'article 10, paragraphe 2, lettre b), de la directive 2003/87/CE précitée** ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, sera utilisé pour une ou plusieurs des fins suivantes :

- 1° réduction des émissions SEQE de gaz à effet de serre, notamment en contribuant au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables et au Fonds d'adaptation rendu opérationnel par la conférence sur le changement climatique de Poznan (COP 14 et COP/MOP 4), adaptation aux conséquences du changement climatique et financement d'activités de recherche et de développement ainsi que de projets de démonstration en vue de la réduction des émissions SEQE et de l'adaptation au changement climatique, y compris la participation à des initiatives s'inscrivant dans le cadre du plan stratégique européen pour les technologies énergétiques et des plates-formes technologiques européennes ;
- 2° développement des énergies renouvelables pour respecter l'engagement de l'Union en matière d'énergies renouvelables, ainsi que développement d'autres technologies qui contribuent à la transition vers une économie sobre en carbone sûre et durable, et contribution au respect de l'engagement de l'Union d'augmenter son efficacité énergétique pour l'amener aux niveaux convenus dans des actes législatifs pertinents ;
- 3° mesures destinées à éviter le déboisement et à accroître le boisement au Luxembourg et le boisement dans les pays en développement ayant ratifié l'accord international ;
- 4° transfert de technologies et facilitation de l'adaptation aux effets néfastes du changement climatique dans ces pays ;
- 5° piégeage par la sylviculture dans l'UE ;
- 6° captage et stockage géologique, dans des conditions de sécurité pour environnement, du CO₂, en particulier en provenance des centrales à combustibles fossiles solides et d'une gamme de secteurs et de sous-secteurs industriels, y compris dans les pays tiers ;
- 7° incitation à adopter des moyens de transport à faible émission et les transports publics ;
- 8° financement des activités de recherche et de développement en matière d'efficacité énergétique et de technologies propres dans les secteurs couverts par la présente loi ;
- 9° mesures destinées à améliorer l'efficacité énergétique, les systèmes de chauffage urbain et l'isolation ou à fournir un soutien financier afin de prendre en considération les aspects sociaux en ce qui concerne les ménages à revenus faibles et moyens ;
- 11° couverture des frais administratifs liés à la gestion du SEQE de l'UE ;
- 12° financement des actions climatiques dans les pays tiers vulnérables, notamment pour l'adaptation aux conséquences du changement climatique ;
- 13° promotion de l'acquisition de compétences et de la réaffectation de la main-d'œuvre afin de contribuer à une transition juste vers une économie sobre en carbone, en particulier dans les régions les plus concernées par la transition professionnelle, en étroite collaboration avec les partenaires sociaux.

Art. 30. Délivrance de quotas à titre gratuit

(1) Aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la production d'électricité, à l'exception des cas relevant de l'article 10 *quater* de la directive 2003/87/CE précitée et de l'électricité produite à partir de gaz résiduaires.

(Ibis) Si une installation est concernée par l'obligation d'effectuer un audit énergétique ou de mettre en œuvre un système de management de l'énergie certifié en vertu de l'article 11 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie et si les recommandations du rapport d'audit ou du système de management de l'énergie certifié ne sont pas appliquées, à moins que le délai d'amortissement des investissements correspondants ne dépasse trois ans ou que le coût de ces investissements ne soit disproportionné, la quantité de quotas alloués à titre gratuit est réduite de 20 pour cent. La quantité de quotas alloués à titre gratuit n'est pas réduite si l'exploitant démontre qu'il a mis en œuvre d'autres mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre équivalentes à celles qui sont recommandées dans le rapport d'audit ou dans le système de management de l'énergie certifié pour l'installation concernée.

Outre les exigences énoncées à l'alinéa 1^{er}, la réduction de 20 pour cent visée audit alinéa s'applique lorsque, au 1^{er} mai 2024, les exploitants d'installations dont les niveaux d'émission de gaz à effet de serre sont supérieurs au 80e percentile des niveaux d'émission pour les référentiels de produits concernés n'ont pas établi de plan de neutralité climatique pour chacune de ces installations pour leurs activités couvertes par la présente loi. Ce plan est établi conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne prévus à l'article 10 *ter*, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE précitée et contient les éléments suivants :

- 1° des mesures et des investissements visant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 au niveau de l'installation, à l'exclusion de l'utilisation de crédits de compensation carbone ;
- 2° des valeurs cibles et des jalons intermédiaires permettant de mesurer, avant le 31 décembre 2025 au plus tard, puis au 31 décembre de chaque cinquième année, les progrès accomplis en vue de parvenir à la neutralité climatique conformément au point 1° ;
- 3° une estimation de l'incidence de chacune des mesures et des investissements visés au point 1° en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La réalisation des valeurs cibles et des jalons visés à l'alinéa 2, point 2°, est vérifiée pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2025, puis pour chaque période allant jusqu'au 31 décembre de chaque cinquième année, conformément aux procédures de vérification et d'accréditation prévues à l'article 37. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit au-delà de 80 pour cent si la réalisation des valeurs cibles et des jalons intermédiaires n'a pas été vérifiée pour la période allant jusqu'à la fin de 2025 ou pour la période allant de 2026 à 2030.

(1^{ter}) Aucune allocation de quotas à titre gratuit n'est accordée aux installations de certains secteurs ou sous-secteurs dès lors qu'elles sont visées par d'autres mesures destinées à lutter contre le risque de fuite de carbone établies par le règlement (UE) 2023/956 précité.

(1^{quater}) Sous réserve de l'application du règlement (UE) 2023/956 précité, aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la fabrication des marchandises énumérées à l'annexe I dudit règlement.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, pendant les premières années d'application du règlement (UE) 2023/956 précité, la fabrication des marchandises visées à l'annexe I dudit règlement bénéficie d'une allocation de quotas à titre gratuit en quantités réduites. Un facteur de réduction de l'allocation de quotas à titre gratuit pour la fabrication de ces marchandises est appliqué, dénommé ci-après le « facteur MACF ». Le facteur MACF est égal à 100 pour cent pour la période comprise entre l'entrée en vigueur de ce règlement et la fin de 2025 et, sous réserve de l'application des dispositions de l'article 36, paragraphe 3, lettre b), de ce règlement, est égal à 97,5 pour cent en 2026, 95 pour cent en 2027, 90 pour cent en 2028, 77,5 pour cent en 2029, 51,5 pour cent en 2030, 39 pour cent en 2031, 26,5 pour cent en 2032 et 14 pour cent en 2033. À partir de 2034, aucun facteur MACF ne s'applique.

(2) (...) abrogé Sous réserve des paragraphes 3 et 9, et sans préjudice de l'article 10^{quater} de la Directive 2003/87/CE précitée, aucun quota n'est alloué à titre gratuit aux producteurs d'électricité, aux installations de captage de CO₂, aux pipelines destinées au transport de CO₂ ou aux sites de stockage de CO₂.

(3) (...) abrogé Des quotas gratuits sont alloués au chauffage urbain ainsi qu'à la cogénération à haut rendement telle que définie par le règlement grand ducal modifié du 26 décembre 2012

~~relatif à la production d'électricité basée sur la cogénération à haut rendement. Pour chaque année postérieure à 2013, le total des quotas délivrés à ces installations pour la production de ce type de chaleur est adapté en utilisant le facteur linéaire visé à l'article 27, à l'exception des années pour lesquelles ces quotas sont adaptés de manière uniforme conformément au paragraphe 4 du présent article.~~

(4) Afin de respecter la part de quotas à mettre aux enchères visée à l'article 29, lorsque la somme des quotas alloués à titre gratuit chaque année n'atteint pas la quantité maximale permettant de respecter la part de quotas à mettre aux enchères, le reste des quotas nécessaire pour atteindre cette quantité est utilisé pour éviter ou limiter la réduction des quotas alloués à titre gratuit, de manière à respecter la part de quotas à mettre aux enchères les années suivantes. Toutefois, dans les cas où la quantité maximale est atteinte, les quotas alloués à titre gratuit sont adaptés en conséquence. Cette adaptation est effectuée de manière uniforme.

(5) Par dérogation au paragraphe 4, une quantité supplémentaire s'élevant, au maximum, à 3 % de la quantité totale des quotas est utilisée, dans la mesure nécessaire, pour augmenter la quantité maximale disponible au titre du paragraphe 4.

(6) Lorsque moins de 3 pour cent de la quantité totale des quotas sont nécessaires pour augmenter la quantité maximale disponible au titre du paragraphe 4 :

1° 50 millions de quotas au maximum sont utilisés pour augmenter la quantité de quotas disponibles pour soutenir l'innovation conformément à l'article 10 *bis*, paragraphe 8 de la directive 2003/87/CE précitée ;

2° 0,5 pour cent au maximum de la quantité totale de quotas est utilisé pour augmenter la quantité de quotas disponibles afin de moderniser les systèmes énergétiques de certains États membres conformément à l'article 10 *quinquies* de la directive 2003/87/CE précitée.

(7) Les quotas compris dans le montant maximal visé au paragraphe 4 du présent article qui n'ont pas été alloués à titre gratuit au plus tard en 2020 sont mis en réserve pour les nouveaux entrants, ainsi que 200 millions de quotas placés dans la réserve de stabilité du marché en application de l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la décision (UE) n° 2015/1814. Sur les quotas mis en réserve, jusqu'à 200 millions sont à nouveau placés dans la réserve de stabilité du marché à la fin de la période 2021-2030 s'ils n'ont pas été alloués au cours de cette période. À partir de 2021, les quotas qui, en application des paragraphes 10 et 11, n'ont pas été alloués aux installations, sont ajoutés à la quantité de quotas mis en réserve en application de la première phrase du présent paragraphe.

(8) L'allocation de quotas à titre gratuit diminue ensuite chaque année en quantités égales, pour atteindre 30 pour cent à compter de 2020.

(9) Aucun quota n'est alloué à titre gratuit à une installation qui a cessé son activité, **sauf si l'exploitant apporte au ministre, pour cette installation, la preuve de la reprise de la production dans un délai précis et raisonnable.** Les installations dont l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre a expiré ou a été retirée et les installations dont l'activité ou la reprise d'activité est techniquement impossible sont considérées comme ayant cessé leurs activités.

(10) Le niveau des quotas alloués à titre gratuit aux installations dont les activités ont augmenté ou diminué, selon une évaluation réalisée sur la base d'une moyenne mobile de deux années, de plus de 15 pour cent par rapport au niveau initialement retenu pour déterminer l'allocation de quotas à titre gratuit pour la période concernée visée à l'article 11, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée, est adaptée, le cas échéant. Ces adaptations s'effectuent avec les quotas provenant de la quantité de quotas mis en réserve conformément au paragraphe 8 ou en ajoutant des quotas à cette quantité.

(11) La demande d'allocation de quotas d'émission à titre gratuit doit être introduite par l'exploitant avant le 30 mai 2019 pour la première période d'allocation, et tous les cinq ans par la suite. Sur demande dûment motivée, l'administration peut fixer une autre date limite qui ne peut cependant dépasser de plus d'un mois la date limite ci-dessus.

Art. 31. Mesures nationales d'exécution

(1) Au plus tard le ~~28 février~~ **30 juin** de chaque année, le ministre délivre la quantité de quotas allouée pour l'année concernée, calculée conformément aux articles 29 et 30, et de l'article 3, paragraphe 3, alinéa 3, du règlement d'exécution (UE) 2019/1842 précité.

(2) Le ministre ne peut octroyer de quotas à titre gratuit aux installations dont la Commission européenne a refusé l'inscription sur la liste visée à l'article 11, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée. L'administration établit une première liste nationale des installations couvertes par la présente loi et des quotas gratuits alloués à chaque installation pour la période de cinq ans débutant le 1er janvier 2021 et, tous les cinq ans par la suite, des listes nationales subséquentes des installations et des quotas gratuits en question pour chaque période ultérieure de cinq ans. Les listes, qui sont publiées par l'administration sur un site internet, sont notifiées à la Commission européenne. Chaque liste contient des informations relatives à l'activité de production, aux transferts de chaleur et de gaz, à la production d'électricité et aux émissions au niveau des sous-installations au cours des cinq années civiles précédant sa présentation. Des quotas ne sont alloués à titre gratuit qu'aux installations pour lesquelles ces informations sont fournies.

Section 4.– Dispositions applicables au secteur de l'aviation, et aux installations fixes et au secteur maritime

Art. 32. (...) abrogé

Art. 33. Activités de projets

(1) Sous réserve des dispositions des paragraphes 2 et 3, et lorsqu'une activité de projet est mise en œuvre, aucune URE ou REC ne peut être délivrée pour une réduction ou une limitation des émissions SEQE de gaz à effet de serre des installations qui relèvent de la présente loi.

Les activités de projet ne sont autorisées que lorsque tous les participants au projet ont leur siège social soit dans un pays qui a signé l'accord international relatif à ces projets, soit dans un pays ou une entité sous-fédérale ou régionale qui est lié(e) au SEQE de l'UE conformément à l'article 25 de la Directive 2003/87/CE précitée.

(2) Lorsqu'il autorise la participation d'entités privées ou publiques à des activités de projet, le Ministre veille à ce qu'elle soit compatible avec les orientations, modalités et procédures pertinentes adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole.

(3) Dans le cas d'activités de projet de production d'hydroélectricité avec une capacité de production excédant 20 mégawatt, le Ministre s'assure, lorsqu'il approuve de telles activités de projet, que les critères et lignes directrices internationaux pertinents, y compris ceux contenus dans le rapport final de 2000 de la Commission mondiale des Barrages et développement : un nouveau cadre pour la prise de décision », seront respectés pendant la mise en place de telles activités de projet.

Art. 34. Transfert, restitution, suspension, annulation et réclamation de quotas

(1) Les quotas peuvent être transférés entre :

- 1° personnes dans l'Union européenne ;
- 2° personnes dans l'Union européenne et personnes dans des pays tiers où ces quotas sont reconnus mutuellement en application d'accords conclus entre l'Union européenne et lesdits pays, sans restrictions autres que celles contenues dans la présente loi ou adoptées en application de celle-ci.

(2) Les quotas délivrés par une autorité compétente d'un autre État membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant respectivement aux exploitants d'aéronefs, **et** aux exploitants d'installations **ou aux compagnies maritimes.**

(3) (...) ~~abrogé Le ministre s'assure que, au plus tard le 30 avril de chaque année, chaque exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas égal au total des émissions SEQE de l'année civile précédente, vérifiées conformément à l'article 37, résultant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef. Le ministre veille à ce que les quotas restitués soient annulés.~~

~~(4) Pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2020, tout exploitant d'une installation restituée, le 30 avril de chaque année au plus tard, un nombre de quotas, autres que des quotas de l'aviation, correspondant aux émissions SEQE totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37. Le ministre veille à ce que les quotas restitués soient ensuite annulés.~~

~~Pour la période débutant le 1^{er} janvier 2021, tout exploitant d'une installation restituée, le 30 avril de chaque année au plus tard, un nombre de quotas correspondant aux émissions SEQE totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 32. Le ministre veille à ce que ces quotas soient ensuite annulés.~~

Le 30 septembre de chaque année au plus tard :

1° tout exploitant d'une installation restituée au sein du registre un nombre de quotas correspondant aux émissions SEQE totales de cette installation au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37 ;

2° tout exploitant d'aéronef restitué au sein du registre un nombre de quotas correspondant à ses émissions SEQE totales au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37 ;

3° toute compagnie maritime restituée au sein du registre un nombre de quotas correspondant à ses émissions SEQE totales au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 22sexies.

Le ministre annule ensuite les quotas restitués conformément à l'alinéa 1^{er}.

(4bis) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1^{er}, point 3°, les compagnies maritimes peuvent restituer 5 pour cent de quotas en moins que leurs émissions SEQE vérifiées rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 pour les navires de classe glace, à condition que ces navires relèvent de la classe glace IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente, établie sur la base de la recommandation HELCOM 25/7.

(4ter) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1^{er}, point 3°, et aux articles 42 et 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et il ne prend aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages définis par des actes d'exécution de la Commission européenne conformément à l'article 12, paragraphe 3 -quinquies, de la directive 2003/87/CE précitée et effectués par des navires à passagers autres que des navires de croisière, et par des navires rouliers à passagers.

(4quater) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1^{er}, point 3°, et aux articles 42 et 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et il ne prend aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages définis par des actes d'exécution de la Commission européenne conformément à l'article 12, paragraphe 3 -quater de la directive 2003/87/CE précitée et effectués par des navires à passagers ou des navires rouliers à passagers.

(4quinquies) L'obligation de restituer des quotas ne naît pas en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors des voyages entre un port situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un port situé dans le même État membre, y compris les voyages entre les ports d'une région ultrapériphérique et les voyages entre les ports des régions ultrapériphériques du même État membre, et entre ces régions, ni lors des activités à quai de ces navires en rapport avec ces voyages.

(5) Une obligation de restituer des quotas ne doit pas se produire dans le cas d'émissions SEQE vérifiées en tant que faisant l'objet d'un captage et d'un transport en vue d'un stockage permanent vers une installation pour laquelle une autorisation est en vigueur conformément à la loi du 27 août 2012 sur le stockage géologique du dioxyde de carbone.

(5bis) Une obligation de restituer des quotas ne doit pas se produire en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre qui sont réputés avoir été captés et utilisés de telle manière qu'ils

sont devenus chimiquement liés à, de manière permanente, à un produit, de sorte qu'ils ne peuvent pénétrer dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation, y compris toute activité normale ayant lieu après la fin de vie du produit.

(5ter) En ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols à destination ou en provenance d'États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 bis, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

En ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols reliant l'EEE et des États qui ne sont pas énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 bis, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, autres que les vols à destination de la Suisse et du Royaume-Uni, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

En ce qui concerne les émissions SEQE des vols à destination et en provenance des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par les Nations unies, autres que ceux qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 bis, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et autres que les États dont le produit intérieur brut par habitant est supérieur ou égal à la moyenne de l'Union européenne, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

(6) Des quotas peuvent être annulés à tout moment à la demande de la personne qui les détient. En cas de fermeture de capacités de production d'électricité sur le territoire national en raison de mesures nationales supplémentaires, des quotas provenant de la quantité totale de quotas mis aux enchères peuvent être annulés, à concurrence d'un montant correspondant à la moyenne des émissions SEQE vérifiées de l'installation concernée au cours d'une période de cinq ans précédant la fermeture. La Commission en est informée.

(7) Les paragraphes 1^{er} et 2 s'entendent sans préjudice de l'article 10 *quater* de la Directive 2003/87/CE précitée.

(7bis) Conformément à la méthode énoncée dans l'acte d'exécution de la Commission européenne visée à l'article 12, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE précitée, l'administration calcule, chaque année, les exigences de compensation pour l'année civile précédente en ce qui concerne les vols à destination et en provenance des États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 bis, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, ainsi que les vols reliant ces États, et en ce qui concerne les vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 bis, paragraphe 3 de la directive 2003/87/CE précitée, et, au plus tard le 30 novembre de chaque année, informe les exploitants d'aéronefs.

L'administration calcule également les exigences de compensation totales finales pour une période de conformité du régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dénommé ci-après le « CORSIA », donnée et, au plus tard le 30 novembre de l'année suivant la dernière année de la période de conformité du CORSIA concernée, informe de ces exigences les exploitants d'aéronefs qui remplissent les conditions énoncées à l'alinéa 3.

L'administration communique le niveau de compensation aux exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes :

- 1° les exploitants d'aéronef sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre ;
- 2° ils produisent des émissions annuelles de CO₂ supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et

effectuant des vols relevant de l'annexe I, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1^{er} janvier 2021.

Aux fins de l'alinéa 3, point 2°, les émissions de CO₂ des types de vols suivants ne sont pas prises en compte :

1° vols d'État ;

2° vols humanitaires ;

3° vols médicaux ;

4° vols militaires ;

5° vols de lutte contre le feu ;

6° vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que lesdits vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité.

(7ter) Les exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, annulent les unités uniquement pour ce qui est de la quantité notifiée par cet État membre, pour la période de conformité du CORSIA concernée. L'annulation a lieu au plus tard le 31 janvier 2025 pour les émissions SEQE de la période de 2021 à 2023 et au plus tard le 31 janvier 2028 pour les émissions SEQE de la période de 2024 à 2026.

(8) Le ministre peut suspendre l'allocation de quotas d'émission pour les installations qui ont interrompu leurs activités tant qu'il n'est pas établi qu'elles vont reprendre ces activités.

(9) Le ministre peut suspendre l'allocation de quotas tant que l'exploitant ne fournit pas les informations correctes et acceptables qui permettent de décider sur son allocation ou allocation modifiée.

(10) Lorsque, du fait de fausses données fournies par l'exploitant d'aéronefs ou d'installations fixes, de données indisponibles au moment de l'allocation ou d'une erreur commise par l'administrateur du registre, une surallocation a été effectuée, l'opérateur en question doit retourner les quotas non dus sur le compte indiqué par l'administrateur du registre.

(11) La restitution de quotas non dus n'ouvre aucun droit à indemnisation dans le chef de l'exploitant.

(12) En cas d'ouverture de la procédure de faillite ou de liquidation d'une société, les obligations du présent article sont assumées par le curateur respectivement le liquidateur. Seuls les quotas excédant les obligations visées dans le présent article font partie de la masse.

Art. 34bis. Dérogations applicables avant la mise en œuvre obligatoire du mécanisme de marché mondial de l'Organisation de l'aviation civile internationale

(1) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 1^{er}, l'article 42 et l'article 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prend aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne :

1° toutes les émissions SEQE de vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des États en dehors de l'EEE, à l'exception des vols à destination d'aérodromes situés au Royaume-Uni ou en Suisse, pour chaque année civile du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2026, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 ter de la directive 2003/87/CE précitée ;

2° toutes les émissions SEQE de vols reliant un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique au sens de l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et un aérodrome situé dans une autre région de l'EEE, pour chaque année civile du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2023, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 ter de la directive 2003/87/CE précitée.

Aux fins des articles 34 et 36 et de l'article 11 bis de la directive 2003/87/CE précitée, les émissions SEQE vérifiées résultant de vols autres que ceux visés à l'alinéa 1^{er} sont considérées comme les émissions SEQE vérifiées de l'exploitant d'aéronef.

(2) Par dérogation à l'article 3 quinquies, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, la quantité de quotas à mettre aux enchères pour la période du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2026 est réduite de manière à correspondre à sa part d'émissions SEQE d'aviation attribuées résultant de vols ne faisant pas l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1^{er}, points 1^o et 2^o.

(3) Par dérogation à l'article 21, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de présenter des plans de surveillance comportant des mesures de surveillance et de déclaration des émissions SEQE pour les vols faisant l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1^{er}, points 1^o et 2^o.

(4) Par dérogation à l'article 18 bis de la directive 2003/87/CE précitée et aux articles 21, 34 et 37, lorsque les émissions SEQE annuelles totales d'un exploitant d'aéronef sont inférieures à 25 000 tonnes de CO₂, ou lorsque les émissions SEQE annuelles totales d'un exploitant d'aéronef résultant de vols autres que ceux visés au paragraphe 1^{er}, points 1^o et 2^o, sont inférieures à 3 000 tonnes de CO₂, ses émissions SEQE sont considérées comme des émissions SEQE vérifiées si elles sont déterminées à l'aide de l'instrument pour petits émetteurs approuvé au titre du règlement (UE) n° 606/2010 de la Commission du 9 juillet 2010 portant approbation d'un instrument simplifié mis au point par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) afin d'estimer la consommation de carburant de certains exploitants d'aéronefs qui sont des petits émetteurs, et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE.

(5) Le paragraphe 1^{er} s'applique aux pays avec lesquels un accord tel que visé à l'article 25 ou 25 bis de la directive 2003/87/CE précitée ou a été conclu, selon les modalités de cet accord uniquement.

Art. 35. Validité des quotas

Les quotas délivrés à partir du 1^{er} janvier 2013 sont valables pour une durée indéterminée. Les quotas délivrés à partir du 1^{er} janvier 2021 comportent une mention indiquant au cours de quelle période de dix ans à compter du 1^{er} janvier 2021 ils ont été délivrés, et ils sont valables pour les émissions SEQE produites dès la première année de cette période.

Art. 36. Surveillance et déclaration des émissions SEQE

(1) Chaque exploitant d'installation ou d'aéronef, après la fin de l'année concernée, surveille et déclare au ministre les émissions SEQE produites par son installation ou par l'aéronef qu'il exploite, au cours de chaque année civile, conformément à l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité des articles 22 et 23 de cette directive et au règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité. Les déclarations annuelles et les rapports du vérificateur doivent être présentés par les exploitants d'installations ou les exploitants d'aéronefs à l'administration au plus tard le 7 mars.

(2) À partir du 1^{er} janvier 2025, chaque exploitant d'aéronef surveille et déclare au ministre les effets hors CO₂ de chaque aéronef qu'il exploite, au cours de l'année civile, après la fin de l'année concernée, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Pour la publication de la Commission européenne visée à l'article 14, paragraphe 6, alinéa 1^{er}, lettres a) et b), de la directive 2003/87/CE précitée, dans des circonstances spécifiques où un exploitant d'aéronef opère sur un nombre très limité de paires d'aérodromes ou sur un nombre très limité de paires d'États qui sont soumis à des exigences de compensation ou sur un nombre très limité de paires d'États qui ne sont pas soumis à des exigences de compensation, cet exploitant d'aéronef peut demander à l'administration que ces données ne soient pas publiées au niveau de l'exploitant d'aéronef, en expliquant pourquoi la divulgation serait considérée comme préjudiciable à ses intérêts commerciaux. Sur la base de cette demande, l'administration peut

demander à la Commission européenne que ces données soient publiées à un niveau d'agrégation plus élevé. La Commission européenne statue sur la demande.

(4) Jusqu'au 31 décembre 2023, les combustibles solides et gazeux, produits à partir de la biomasse et utilisés pour la production d'énergie, pour lesquels il n'est pas possible d'obtenir une preuve au sens de l'article 14 du règlement grand-ducal du 3 février 2023 fixant les critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les biocarburants, les bioliquides et les combustibles issus de la biomasse, sont présumés conformes aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre visés à l'article 38, paragraphe 5, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant le règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission, tel que modifié, si pour les combustibles concernés, l'exploitant d'installation joint à sa déclaration tous les éléments de preuve :

- 1° démontrant qu'il a tout mis en œuvre pour obtenir ou émettre au plus vite les preuves nécessaires, et les raisons pour lesquelles il n'a pas été raisonnablement possible de les obtenir ;**
- 2° démontrant les raisons pour lesquelles il n'a pas pu développer d'alternatives raisonnables pour accéder à d'autres sources de biomasse pour lesquelles une preuve aurait pu être obtenue ;**
- 3° démontrant dans quelle mesure la biomasse concernée offre des caractéristiques qui lui permettent de répondre aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, en fournissant également le bilan massique.**

Art. 37. Vérification et accréditation

Les déclarations présentées par les exploitants d'installations ou les exploitants d'aéronefs en application de l'article 36 sont vérifiées conformément à l'annexe V de la directive 2003/87/CE précitée telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité des articles 22 et 23 de cette directive et au règlement d'exécution (UE) 2018/2067 de la Commission du 19 décembre 2018 concernant la vérification des données et l'accréditation des vérificateurs conformément à la directive 2003/87/CE telle que modifiée.

Un exploitant ou un exploitant d'aéronef dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 31 mars de chaque année en ce qui concerne les émissions SEQE de l'année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de la part de cet exploitant ou exploitant d'aéronef ait été vérifiée comme étant satisfaisante.

Au moins une semaine à l'avance, les exploitants et les exploitants d'aéronefs communiquent la date de la visite sur site du vérificateur à l'administration. Cette dernière peut participer à cette visite sur site en tant qu'observatrice.

Art. 38. Diffusion d'informations et secret professionnel

L'ensemble des décisions et des rapports concernant la quantité et la distribution des quotas, ainsi que la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions SEQE, est immédiatement et systématiquement diffusé de manière à garantir un accès non discriminatoire à ces informations.

Il est interdit de communiquer les informations couvertes par le secret professionnel à toute autre personne ou autorité, sous réserve de la loi du 25 novembre 2005 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement.

Art. 39. Accès à l'information

Les décisions relatives à l'allocation de quotas, les informations relatives aux activités de projets et les rapports sur les émissions SEQE requis conformément à l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre qui sont détenus respectivement par le ministre et l'administration sont mis à la disposition du public sur un site électronique créée à cet effet.

Art. 40. Registres

(1) Les quotas délivrés sont détenus dans le registre communautaire pour exécuter les opérations relatives à la tenue des comptes de dépôt ouverts dans l'Etat membre et à l'allocation, à la restitution

et à l'annulation des quotas en application du règlement (UE) n° 389/2013 de la Commission du 2 mai 2013 établissant un registre de l'Union conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et aux décisions n°280/2004/CE et n° 406/2009/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (UE) n° 920/2010 et (UE) n° 1193/2011 de la Commission, tel que modifié et à partir du 1^{er} janvier 2021 en application du règlement délégué (UE) 2019/1122 de la Commission du 12 mars 2019 complétant la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le fonctionnement du registre de l'Union.

Chaque Etat membre peut exécuter les opérations autorisées au titre de la CCNUCC ou du protocole de Kyoto.

A l'exception des ~~comptes de vérificateur enregistrements des vérificateurs~~, les frais de gestion des comptes sont à payer annuellement par le titulaire du compte. Les frais de gestion sont de 500 euros. ~~Au moins un des représentants autorisés d'un compte doit être résident permanent au Luxembourg, sauf pour les comptes de vérificateur, les comptes de dépôt d'exploitants et le compte de dépôt d'exploitants d'aéronefs. La perception de ces frais de gestion se fait selon les modalités prévues à l'article 42, paragraphe 5, alinéa 4. Les frais de gestion sont portés directement en recette au fonds dont question au chapitre III.~~

(1bis) Au moins un des représentants autorisés d'un compte doit être résident permanent au Luxembourg, sauf pour les enregistrements de vérificateurs, les comptes de dépôt d'exploitants d'installations fixes, et les comptes de dépôt d'exploitants d'aéronefs, les comptes de dépôt d'exploitants maritimes et les comptes de dépôt d'entités réglementées. L'accès de ce représentant autorisé résident permanent permet la consultation du registre, de lancer et d'approuver des processus.

(1ter) Dans le cas où le représentant autorisé d'un compte est une personne extérieure à l'entité titulaire du compte, l'ouverture du compte est conditionnée à la fourniture d'une preuve écrite du lien qu'elle entretient avec cette entité. Cette preuve doit être fournie annuellement.

(1quater) Seules des entités immatriculées dans un État membre de l'Espace économique européen ou en Suisse peuvent ouvrir et détenir un compte de négociation au sein du registre luxembourgeois.

(2) Toute personne peut détenir des quotas. Le registre est accessible au public et comporte des comptes séparés pour enregistrer les quotas détenus par chaque personne à laquelle et de laquelle des quotas sont délivrés ou transférés.

(3) L'opérateur est tenu d'introduire le chiffre des émissions SEQE dans le registre pour le 31 mars de chaque année et le vérificateur est tenu de l'approuver pour cette même date.

(4) L'administrateur du registre bloque le compte d'exploitant si ce dernier n'a pas présenté la déclaration des émissions SEQE et le rapport du vérificateur à l'administration pour le 31 mars de chaque année.

(5) Afin de vérifier l'authenticité d'une demande d'ouverture de compte ou d'une demande de modification du compte, chaque utilisateur du registre est tenu de fournir une copie certifiée de sa carte d'identité ainsi qu'un certificat de résidence datant de moins de trois mois.

Art. 41. Administration

(1) L'administration est l'administrateur national chargé de gérer une série de comptes d'utilisateur du registre de l'Union. Elle est également l'administration compétente administrative pour l'approbation des plans de surveillance et autres rapports que les exploitants et vérificateurs doivent soumettre, à l'exception des demandes d'allocation ou de modification d'allocation qui sont approuvées par le ministre. Elle peut se faire assister par un expert.

(2) L'administration peut exiger que les exploitants, les exploitants d'aéronefs et les vérificateurs utilisent des modèles électroniques ou des formats de fichiers spécifiques pour soumettre :

1° les demandes en vue d'une allocation à titre gratuit ;

- 2° la déclaration visée à l'article 26, paragraphes 1 et 2 ;
- 3° les déclarations relatives aux données de référence, les plans méthodologiques de surveillance et les rapports de vérification visés à l'article 4, paragraphe 2 du règlement délégué (UE) 2019/331 de la Commission du 19 décembre 2018 définissant des règles transitoires pour l'ensemble de l'Union concernant l'allocation harmonisée de quotas d'émission à titre gratuit conformément à l'article 10 *bis* de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ;
- 4° les déclarations des données de nouveaux entrants, les plans méthodologiques de surveillance et les rapports de vérification visés à l'article 5, paragraphe 2, du règlement délégué (UE) 2019/331 précité ;
- 5° les plans de surveillance et les corrections apportées à ces plans, ainsi que la remise des déclarations annuelles d'émissions SEQE et de données relatives aux tonnes-kilomètres, les rapports de vérification et les rapports relatifs aux améliorations apportées dont question au règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité, sous réserve de l'article 3, paragraphe 3, alinéa 3, du règlement d'exécution (UE) 2019/1842 précité ;
- 6° Les rapports de vérification visés par le règlement d'exécution (UE) 2018/2067 précité.

Section 4bis. – Système d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments, le transport routier et d'autres secteurs

Art. 41bis. Champ d'application

Les dispositions de la présente section s'appliquent aux émissions SEQE, aux autorisations d'émettre des gaz à effet de serre, à la délivrance et à la restitution de quotas, ainsi qu'à la surveillance, à la déclaration et à la vérification en rapport avec l'activité visée à l'annexe III. La présente section ne s'applique pas aux émissions SEQE relevant des sections 2, 2bis et 3.

Art. 41ter. Autorisations d'émettre des gaz à effet de serre

(4) À partir du 1^{er} janvier 2025, aucune entité réglementée n'exerce l'activité visée à l'annexe III, à moins qu'elle ne détienne une autorisation délivrée par le ministre conformément aux paragraphes 2 et 3 articles 41quater et 41quinquies, paragraphe 1^{er}.

Art. 41quater. Demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

(2) Une (1) Toute demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée conformément au paragraphe 1^{er} au ministre par l'entité réglementée au titre de la présente section comprend une description :

- 1° de l'entité réglementée ;
- 2° du type de carburants qu'elle met à la consommation et qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que les moyens par lesquels elle met ces carburants à la consommation ;
- 3° de la ou des utilisations finales des carburants mis à la consommation aux fins de l'activité visée à l'annexe III ;
- 4° des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions SEQE, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés aux articles 14 et 30 septies de la directive 2003/87/CE précitée ;
- 5° un résumé non technique des informations visées aux points 1° à 4°.

(2) Les entités réglementées soumettent leur demande d'autorisation au ministre au plus tard le 31 octobre 2024 ou au moins deux mois avant le début de l'exercice des activités visées à l'annexe III.

Art. 41quinquies. Conditions de délivrance et contenu de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

(31) Le ministre délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre à l'entité réglementée visée au paragraphe 1^{er} aux fins de l'activité visée à l'annexe III dès lors qu'il a l'assurance que cette entité est capable de surveiller et de déclarer les émissions SEQE correspondant aux quantités de carburant mises à la consommation conformément à l'annexe III.

(42) L'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre contient les éléments suivants :

- 1° le nom et l'adresse de l'entité réglementée ;
- 2° une description des moyens par lesquels l'entité réglementée met les carburants à la consommation dans les secteurs régis par la présente section ;
- 3° une liste des carburants mis à la consommation par l'entité réglementée dans les secteurs régis par la présente section ;
- 4° un programme de surveillance conforme aux exigences prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;
- 5° les exigences en matière de déclaration prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;
- 6° l'obligation de restituer les quotas délivrés au titre de la présente section correspondant aux émissions SEQE totales de cette année, vérifiées conformément à l'article ~~37~~ **41decies**, jusqu'au 31 mai de l'année suivante.

(3) Sur demande motivée de l'administration, l'entité réglementée délivre les informations jugées nécessaires aux fins de l'application de la présente loi.

(54) Les entités réglementées soumettent tout programme de surveillance mis à jour à l'administration afin d'obtenir son approbation.

Art. 41sexies. Modifications concernant la nature des activités ou des carburants mis à consommation

(6) Au moins deux mois à l'avance, l'entité réglementée informe l'administration de toute modification envisagée concernant la nature de son activité ou des carburants qu'elle met à la consommation qui est susceptible de nécessiter une mise à jour de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre. S'il y a lieu, le ministre met à jour l'autorisation conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée. En cas de changement de l'identité de l'entité réglementée couverte par la présente section, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse de la nouvelle entité réglementée.

Art. 41quater. Déclaration des émissions pour l'année 2024

Chaque entité réglementée qui détient une autorisation conformément à l'article 41ter au 1^{er} janvier 2025 déclare à l'administration ses émissions SEQE historiques pour l'année 2024 au plus tard le 30 avril 2025.

Art. 41septies. Transfert et reconnaissance de quotas

(1) Les quotas relevant de la présente section peuvent être transférés entre :

- 1° personnes dans l'Union européenne ;
- 2° personnes dans l'Union européenne et personnes dans des pays tiers où ces quotas sont reconnus mutuellement en application d'accords conclus entre l'Union européenne et lesdits pays, sans restrictions autres que celles contenues dans la présente loi ou adoptées en application de celle-ci.

(2) Les quotas relevant de la présente section délivrés par une autorité compétente d'un autre État membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant aux entités réglementées.

Art. 41octies. Restitution et annulation de quotas

(1) À partir du 1^{er} janvier 2028, l'entité réglementée restitue au plus tard le 31 mai de chaque année une quantité de quotas relevant de la présente section égale aux émissions SEQE totales de l'entité réglementée, correspondant à la quantité de carburants mis à la consommation conformément à l'annexe III au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 41decies.

Le ministre annule les quotas relevant de la présente section restitués conformément à l'alinéa 1^{er}.

(2) Par dérogation au paragraphe 1^{er}, le délai de la première restitution de quotas est reporté au 31 mai 2029 pour les émissions SEQE totales de l'année 2028 lorsque la Commission européenne publie un avis au Journal officiel de l'Union européenne conformément à l'article 30 *duodecies*, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Les quotas relevant la présente section peuvent être annulés à tout moment à la demande de la personne qui les détient.

Art. 41*nonies*. Surveillance et déclaration des émissions SEQE

(1) Chaque entité réglementée surveille, chaque année civile à partir de 2025, les émissions SEQE correspondantes aux quantités de carburants mis à la consommation conformément à l'annexe III.

Chaque entité réglementée déclare les émissions SEQE visées à l'alinéa 1^{er} au ministre au cours de l'année suivante, à partir de 2026, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

(2) À compter du 1^{er} janvier 2028, au plus tard le 30 avril de chaque année jusqu'en 2030, chaque entité réglementée déclare au ministre la part moyenne des coûts liés à la restitution des quotas en vertu de la présente section qu'elle a répercutée sur les consommateurs pour l'année précédente, conformément aux exigences et aux modèles précisés dans les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 30 *septies*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Chaque entité réglementée qui détient une autorisation conformément à l'article 41*ter* au 1^{er} janvier 2025 déclare à l'administration ses émissions SEQE historiques pour l'année 2024 au plus tard le 30 avril 2025.

(4) Les entités réglementées déterminent et documentent de manière fiable et précise, par type de carburant, les quantités précises de carburants mis à la consommation qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que l'utilisation finale des carburants mis à la consommation par les entités réglementées.

(5) Les entités réglementées, dont les émissions SEQE annuelles correspondant aux quantités de carburants mises à la consommation sont inférieures à 1 000 tonnes d'équivalent-CO₂, peuvent demander au ministre des mesures simplifiées de surveillance, de déclaration et de vérification, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

Art. 41*decies*. Vérification des émissions SEQE et accréditation des vérificateurs

(1) Les déclarations présentées par les entités réglementées en application de l'article 41*nonies* sont vérifiées conformément à l'annexe V de la directive 2003/87/CE précitée telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité des articles 22 et 23 de cette directive et au règlement d'exécution (UE) 2018/2067 précité.

(2) Une entité réglementée, dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 30 avril de chaque année en ce qui concerne les émissions SEQE de l'année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de la part de cette entité réglementée ait été vérifiée comme étant satisfaisante.

(3) Au moins une semaine à l'avance, les entités réglementées communiquent la date de la visite sur site du vérificateur à l'administration. Cette dernière peut participer à cette visite sur site en tant qu'observatrice.

Art. 41*undecies*. Références

Les articles 35, 38, 39, 40 et 41 s'appliquent aux émissions SEQE, aux entités réglementées et aux quotas couverts par la présente section. À cette fin :

1° toute référence aux émissions SEQE est lue comme une référence aux émissions SEQE relevant de la présente section ;

2° toute référence aux exploitants est lue comme une référence aux entités réglementées relevant de la présente section ;

3° toute référence aux quotas est lue comme une référence aux quotas relevant de la présente section ;

4° la référence à l'article 26, paragraphes 1^{er} et 2, figurant à l'article 41, paragraphe 2, point 2°, est lue comme une référence à l'article 41sexies.

Chapitre 5. Dispositions diverses

Art. 42. Amendes administratives

(1) En cas d'exploitation en l'absence d'autorisation visée à l'article 23 **ou à l'article 41ter**, le ministre inflige à l'exploitant ou à **l'exploitant d'aéronefs l'entité réglementée** une amende forfaitaire de 500 euros par jour d'exploitation sans autorisation.

(2) En cas de non-soumission du plan de surveillance, du rapport d'amélioration ou de la déclaration des émissions visés par le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité, **de la déclaration du niveau d'activité visé par le règlement d'exécution (UE) 2019/1842 précité**, du rapport du vérificateur visé par le règlement (UE) 2018/2067 précité, ou du plan méthodologique de surveillance visé par le règlement délégué (UE) 2019/331 précité, le ministre inflige à l'exploitant, **ou à l'exploitant d'aéronefs ou l'entité réglementée** une amende forfaitaire de 250 euros par jour de retard.

(3) En cas de non-retour de quotas visés à l'article 34, paragraphe 10, le ministre inflige à l'exploitant ou à l'exploitant d'aéronefs une amende forfaitaire de 500 euros par jour de retard.

(4) Tout exploitant, **ou exploitant d'aéronef, ou compagnie maritime ou entité réglementée** qui, au plus tard le 30 **avril septembre** de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions SEQE de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions SEQE excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant, **ou l'exploitant d'aéronef, ou la compagnie maritime ou l'entité réglementée** n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions SEQE excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions SEQE excédentaires ne libère pas l'exploitant, **ou l'exploitant d'aéronef, ou la compagnie maritime ou l'entité réglementée** de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions SEQE excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante.

La non restitution à la date du 30 **avril septembre** déclenche d'office l'amende.

L'amende sur les émissions SEQE excédentaires concernant les quotas délivrés à compter du 1^{er} janvier 2013 augmente conformément à l'indice européen des prix à la consommation.

(4bis) En cas de non-soumission ou non-rectification du rapport visé à l'article 35, paragraphe 5, du règlement (UE) 2023/956 précité, le ministre inflige à l'importateur ou au représentant en douane indirect les amendes prévues dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 35, paragraphe 7, lettre b), du même règlement.

(5) Les amendes sont payables dans les trente jours de la notification de la décision écrite, nonobstant l'exercice d'une voie de recours.

Le paiement de l'amende ne libère pas l'exploitant, **ou l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime, l'importateur, ou le représentant en douane indirect ou l'entité réglementée** des obligations précitées.

Si les obligations ne sont pas respectées malgré l'amende prononcée, l'exploitant, **ou l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime ou l'entité réglementée** s'expose aux mesures administratives prévues à l'article 43.

Les amendes sont perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes sont portées directement en recette au fonds dont question au **Titre chapitre III**.

(6) Les décisions prises en application du présent article sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue.

Art. 43. Mesures administratives

(1) En cas de non-respect des dispositions des articles 19, 21, 23, 24, paragraphe 2, 25, paragraphe 3, 26, 30, paragraphe ~~12~~ 11, 34, 36, 37, **et** 40, **paragraphe 3, 41ter, 41quater, paragraphe 2, 41quinquies, paragraphe 3, 41sexies, 41septies, 41octies, 41nonies et 41decies**, le ministre peut, selon le cas :

- 1° impartir à l'exploitant, **ou** à l'exploitant d'un aéronef, **ou à la compagnie maritime ou à l'entité réglementée** un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans, ;
- 2° faire suspendre, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation, **ou** d'une activité aérienne **ou de l'activité d'une entité réglementée** par mesure provisoire ou faire fermer l'installation **ou l'entrepôt**, en tout ou en partie et apposer des scellés.

Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1^{er}.

Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1^{er}, ces dernières sont levées.

(2) Le ministre peut retirer à l'exploitant **ou à l'entité réglementée** l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre si celle-ci a été délivrée sur base de renseignements sciemment inexacts ou s'il ne respecte pas les dispositions réglementaires ou les conditions particulières déterminées dans l'autorisation.

(3) Si le ministre constate qu'un exploitant d'aéronef ne se conforme pas à l'injonction dont question au paragraphe 1^{er} **premier tiret, point 1°**, il peut, sans préjudice du paragraphe 1^{er} **deuxième tiret, point 2°**, demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.

Toute demande formulée en application du présent paragraphe comporte :

- 1° des éléments démontrant que l'exploitant d'aéronef ne s'est pas conformé aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi ;
- 2° des précisions sur les mesures coercitives prises pour assurer le respect de la loi ;
- 3° une justification de l'imposition d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire ; et
- 4° une recommandation quant à la portée d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et aux conditions éventuelles qui devraient être appliquées.

Lorsque la Commission envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du présent paragraphe, elle communique à l'exploitant d'aéronef concerné les faits et considérations essentiels qui justifient cette décision. L'exploitant d'aéronef concerné a la possibilité de soumettre à la Commission des observations par écrit dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la date de la communication de ces faits et considérations.

La décision de la Commission portant interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné est applicable sur le territoire national.

(4) Sans préjudice des dispositions qui précèdent, le nom des exploitants, **et** des exploitants d'aéronefs, **et des compagnies maritimes et des entités réglementées** qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas ou de retourner les quotas est publié.

(5) Les décisions prises en application du présent article sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue.

Art. 44. Recherche et constatation des infractions

(1) Outre les membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire, les agents de l'Administration des ~~Douanes et Accises~~ douanes et accises et les agents de l'~~Administration de~~

L'environnement l'administration sont chargés de constater les infractions à la présente loi, **et à ses règlements d'exécution et au règlement (UE) 2023/956 précité.**

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, ces agents ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils peuvent exercer ces fonctions sur tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

(3) A l'exception des membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire, les agents visés au paragraphe 1^{er} doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont précisés par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, siégeant en matière civile, le serment suivant : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité ».

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

Art. 45. Prérogatives et pouvoirs de contrôle

(1) Les membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire et les agents visés à l'article 44 ont accès aux locaux, installations, sites et moyens de transport assujettis à la présente loi et à ses règlements d'exécution. Ils peuvent pénétrer de jour et de nuit, lorsqu'il existe des indices suffisants ou des motifs légitimes de considérer qu'un contrôle du respect des dispositions de la présente loi ou des règlements d'exécution, dans les locaux, installations, sites et moyens de transport visés ci-dessus s'impose.

(2) Les dispositions du paragraphe 1^{er} ne sont pas applicables aux locaux qui servent à l'habitation.

Toutefois, et sans préjudice de l'article 33, paragraphe 1^{er}, du Code de procédure pénale, s'il existe des indices graves faisant présumer que l'origine de l'infraction se trouve dans les locaux destinés à l'habitation, il peut être procédé à la visite domiciliaire entre six heures et demie et vingt heures par un des agents ayant la qualité d'officier de police judiciaire visés à l'article 44, ou par un officier de police judiciaire de la Police grand-ducale, agissant en vertu d'un mandat du juge d'instruction.

(3) Dans l'exercice des attributions prévues aux paragraphes 1 et 2, les membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire et les agents visés à l'article 44 sont autorisés à :

- 1° constater les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire ;
- 2° accéder à tous locaux, terrains ou installations à usage professionnel, prendre ou obtenir la communication des livres, factures et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications ;
- 3° prélever des échantillons aux fins d'analyser la quantité des émissions SEQE de gaz à effet de serre visés à l'annexe II de la directive 2003/87/CE précitée telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité des articles 22 et 23 de cette directive. Ces échantillons sont pris contre délivrance d'un accusé de réception. Une partie de l'échantillon, cachetée ou scellée, est remise à l'exploitant de l'établissement ou au détenteur pour le compte de celui-ci, à moins que l'exploitant ou le détenteur n'y renoncent expressément.

(4) Toute personne faisant l'objet des mesures prévues au présent article est tenue, à la réquisition des membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire et des agents dont question à l'article 44, de faciliter les opérations auxquelles ceux-ci procèdent en vertu de la présente loi.

(5) Les frais occasionnés par les mesures prises en vertu du présent article sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

Art. 46. Sanctions pénales

Est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 euros à 1 000 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° Toute personne qui par infraction à l'article 34, paragraphe 10₂ ne restitue pas les quotas y visés ;

- 2° Toute personne qui par infraction à l'article 12, **paragraphe 1^{er}**, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité ne déclare pas les émissions SEQE ;
- 3° Toute personne qui par infraction à l'article 23, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité n'informe pas immédiatement l'autorité compétente de son impossibilité à mettre en œuvre une surveillance conforme au plan de surveillance approuvé par l'autorité compétente ;
- 4° Toute personne qui par infraction à l'article 25, paragraphe 3, **ou à l'article 41quinquies, paragraphe 3**, ne délivre pas les informations y visées ;
- 5° Toute personne qui par infraction à l'article 26, paragraphe 2, **ou à l'article 41sexies** n'informe pas **le ministre l'administration** des changements **ou modifications** y visés ;
- 6° Toute personne qui par infraction à l'article 34, paragraphe 4, **ou à l'article 41octies, paragraphe 1^{er}**, ne restitue pas les quotas avant l'écoulement **du délai y visé des délais y visés** ;
- 7° Toute personne qui par infraction à l'article 36 ne déclare pas les émissions SEQE conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité ;
- 8° Toute personne qui entrave ou ne respecte pas les mesures administratives prises en application de l'article 43 ;
- 9° Toute personne qui par infraction à l'article 8 du règlement (UE) 2015/757 précité et dans les conditions prévues aux articles 9 ou 10 de ce règlement ne surveille pas les émissions de gaz à effet de serre ;
- 10° Toute personne qui par infraction à l'article 11, paragraphes 1^{er} à 3, l'article 11bis, paragraphes 1^{er} à 3, ou l'article 12, paragraphe 1^{er}, du règlement (UE) 2015/757 précité ne déclare pas les émissions de gaz à effet de serre ;
- 11° Toute personne qui par infraction à l'article 41nonies, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, ne déclare pas les émissions SEQE conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée.

Art. 47. Disposition modificative

L'article 4, lettre k) de la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement est supprimé.

Art. 48. Disposition abrogatoire

La loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre est abrogée.

Art. 49. Dispositions transitoires

(1) Le plan intégré en matière d'énergie et de climat adopté avant l'entrée en vigueur de la présente loi reste valable. Sa mise à jour relève de l'article 14 du règlement UE 2018/1999 précité et de l'article ~~11~~ **10**.

(2) La stratégie à long terme pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre adoptée avant l'entrée en vigueur de la présente loi reste valable. Sa mise à jour relève de l'article 15 du règlement UE 2018/1999 précité et de l'article ~~12~~ **11**.

(3) La stratégie d'adaptation aux effets du changement climatique adoptée avant l'entrée en vigueur de la présente loi reste valable. Sa mise à jour relève de l'article ~~13~~ **12**.

(4) Les autorisations émises sous l'empire de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre restent valables jusqu'à leur terme.

(5) (...) ~~abrogé L'article 11, l'article 11bis paragraphes 3 à 6, paragraphe 7, alinéas 1 et 2, paragraphes 9, 10 et 11 et l'article 12bis, paragraphe 7, de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre restent en vigueur jusqu'au 31 décembre 2020.~~

(6) Les mesures administratives émises sous l'empire de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre restent valables et leur non-respect est pénalement sanctionné.

(7) L'article 2, point 22°, l'article 30, paragraphes 2 et 3, et l'annexe I, points 1. et 3., dans leur version en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du [...] portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, restent applicables jusqu'au 31 décembre 2025.

Art. 50. Intitulé de citation

La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante « loi du 15 décembre 2020 relative au climat ».

*

ANNEXE I

Catégories d'activités auxquelles s'applique la présente loi

1. ~~Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés, ainsi que les installations utilisant exclusivement de la biomasse, ne sont pas visées par la présente loi. Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés ne sont pas visées par la présente loi. Les installations dans lesquelles, au cours de la période de cinq ans précédente concernée visée à l'article 11, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de la directive 2003/87/CE précitée, les émissions issues de la combustion d'une biomasse qui satisfait aux critères établis conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne adoptés conformément à l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la directive 2003/87/CE précitée contribuent à plus de 95 pour cent en moyenne aux émissions totales moyennes de gaz à effet de serre, ne sont pas visées par la présente loi.~~
2. Les valeurs seuils citées ci-dessous se rapportent généralement à des capacités de production ou à des rendements. Si une même installation met en œuvre plusieurs activités relevant de la même catégorie, les capacités de ces activités s'additionnent.
3. ~~Pour calculer la puissance calorifique totale de combustion d'une installation afin de décider de son inclusion dans le système communautaire, on procède par addition des puissances calorifiques de combustion de toutes les unités techniques qui la composent, dans lesquelles des carburants sont brûlés au sein de l'installation. Parmi ces unités peuvent notamment figurer tous les types de chaudières, brûleurs, turbines, appareils de chauffage, hauts fourneaux, incinérateurs, calcinateurs, fours, étuves, sécheurs, moteurs, piles à combustible, unités de combustion en boucle chimique, torchères, ainsi que les unités de postcombustion thermique ou catalytique. Les unités dont la puissance calorifique de combustion est inférieure à 3 MW et les unités qui utilisent exclusivement de la biomasse ne sont pas prises en considération dans ce calcul. Les unités qui utilisent exclusivement de la biomasse comprennent les unités qui utilisent des combustibles fossiles dans les phases de démarrage ou d'extinction de l'unité. Pour calculer la puissance calorifique totale de combustion d'une installation afin de décider de son inclusion dans le SEQE de l'UE, on procède par addition des puissances calorifiques de combustion de toutes les unités techniques qui la composent, dans lesquelles des carburants sont brûlés au sein de l'installation. Parmi ces unités peuvent notamment figurer tous les types de chaudières, brûleurs, turbines, appareils de chauffage, hauts-fourneaux, incinérateurs, calcinateurs, fours, étuves, sécheurs, moteurs, piles à combustible, unités de combustion en boucle chimique, torchères, ainsi que les unités de postcombustion thermique ou catalytique. Les unités dont la puissance calorifique de combustion est inférieure à 3 mégawatts ne sont pas prises en considération dans ce calcul.~~
4. Si une unité met en œuvre une activité dont le seuil n'est pas exprimé en puissance calorifique totale de combustion, c'est le seuil utilisé pour cette activité qui détermine l'inclusion dans le système communautaire.
5. Lorsqu'une installation dépasse le seuil de capacité défini pour une activité dans la présente annexe, toutes les unités de combustion de carburants, autres que les unités d'incinération de déchets dangereux ou municipaux, sont incluses dans le permis d'émission de gaz à effet de serre.
6. Tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité sont couverts.

<i>Activités</i>	<i>Gaz à effet de serre</i>
Combustion de combustibles dans des installations dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW (à l'exception des installations d'incinération de déchets dangereux ou municipaux) Raffinage de pétrole Production de coke	Dioxyde de carbone Dioxyde de carbone Dioxyde de carbone
Grillage ou frittage, y compris pelletisation, de minerai métallique (y compris de minerai sulfuré)	Dioxyde de carbone
Production de fonte ou d'acier (fusion primaire ou secondaire), y compris les équipements pour coulée continue d'une capacité de plus de 2,5 tonnes par heure	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux ferreux (y compris les ferroalliages) lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées. La transformation comprend, notamment, les laminoirs, les réchauffeurs, les fours de recuit, les forges, les fonderies, les unités de revêtement et les unités de découpage	Dioxyde de carbone
Production d'aluminium primaire	
Production d'aluminium secondaire, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
Production ou transformation de métaux non ferreux, y compris la production d'alliages, l'affinage, le moulage en fonderie, etc., lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion (y compris les combustibles utilisés comme agents réducteurs) est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production de clinker (ciment) dans des fours rotatifs avec une capacité de production supérieure à 500 tonnes par jour, ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	
Production de chaux, y compris la calcination de dolomite et de magnésite, dans des fours rotatifs ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication du verre, y compris de fibres de verre, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	
Fabrication de produits céramiques par cuisson, notamment de tuiles, de briques, de pierres réfractaires, de carrelages, de grès ou de porcelaines, avec une capacité de production supérieure à 75 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication de matériaux isolants en laine minérale à partir de roches, de verre ou de laitier, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Séchage ou calcination du plâtre ou production de planches de plâtre et autres compositions à base de plâtre, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production de pâte à papier à partir du bois ou d'autres matières fibreuses	
Production de papier ou de carton, avec une capacité de production supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone

<i>Activités</i>	<i>Gaz à effet de serre</i>
Production de noir de carbone, y compris la carbonisation de substances organiques telles que les huiles, les goudrons, les résidus de craquage et de distillation, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone Dioxyde de carbone Dioxyde de carbone Dioxyde de carbone
Production d'acide nitrique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production d'acide adipique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production de glyoxal et d'acide glyoxylique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production d'ammoniac	
Production de produits chimiques organiques en vrac par craquage, reformage, oxydation partielle ou totale, ou par d'autres procédés similaires, avec une capacité de production supérieure à 100 tonnes par jour	Dioxyde de carbone Dioxyde de carbone
Production d'hydrogène (H ₂) et de gaz de synthèse par reformage ou oxydation partielle avec une capacité de production supérieure à 25 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de soude (Na ₂ CO ₃) et de bicarbonate de sodium (NaHCO ₃)	
Captage des gaz à effet de serre produits par les installations couvertes par la présente loi en vue de leur transport et de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone	Dioxyde de carbone Dioxyde de carbone
Transport par pipelines des gaz à effet de serre en vue de leur stockage dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone	
Stockage géologique des gaz à effet de serre dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone	Dioxyde de carbone Dioxyde de carbone
Aviation	
Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité.	Dioxyde de carbone
Sont exclus de cette définition : a) les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les Etats membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol ; b) les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police ; c) les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu ; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par le ministre ; d) les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe II de la convention de Chicago ; e) les vols se terminant à l'aéroport d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué ;	

<i>Activités</i>	<i>Gaz à effet de serre</i>
<p>f) les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ;</p> <p>g) les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements, qu'ils soient embarqués ou au sol ;</p> <p>h) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5.700 kg ;</p> <p>i) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) No 2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2 du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 30.000 sièges par an ;</p> <p>j) les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant :</p> <p style="padding-left: 20px;">— soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois ;</p> <p style="padding-left: 20px;">— soit des vols produisant des émissions SEQE totales inférieures à 10.000 tonnes par an.</p> <p>Les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres d'un Etat membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point.</p> <p>k) du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2030, les vols qui, à l'exception de ce point relèveraient de cette activité, réalisés par un exploitant d'aéronef non commercial effectuant des vols dont les émissions annuelles totales sont inférieures à 1.000 tonnes de CO₂.</p>	

<i>Activités</i>	<i>Gaz à effet de serre</i>
<p><u>Combustion de combustibles dans des installations dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW (à l'exception des installations d'incinération de déchets dangereux ou municipaux)</u></p> <p><u>À partir du 1^{er} janvier 2024, combustion de combustibles dans des installations d'incinération de déchets municipaux dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW, aux fins des articles 36 et 37.</u></p>	<u>Dioxyde de carbone</u>
<u>Raffinage de pétrole, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>
<u>Production de coke</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>
<u>Grillage ou frittage, y compris pelletisation, de minerai métallique (y compris de minerai sulfuré)</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>
<u>Production de fer ou d'acier (fusion primaire ou secondaire), y compris les équipements pour coulée continue d'une capacité de plus de 2,5 tonnes par heure</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>
<u>Production ou transformation de métaux ferreux (y compris les ferrou alliages) lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées. La transformation comprend, notamment, les laminoirs, les réchauffeurs, les fours de recuit, les forges, les fonderies, les unités de revêtement et les unités de décapage.</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>

<u>Activités</u>	<u>Gaz à effet de serre</u>
<u>Production d'aluminium primaire ou d'alumine</u>	<u>Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés</u>
<u>Production d'aluminium secondaire, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>
<u>Production ou transformation de métaux non ferreux, y compris la production d'alliages, l'affinage, le moulage en fonderie, etc., lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion (y compris les combustibles utilisés comme agents réducteurs) est supérieure à 20 MW sont exploitées.</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>
<u>Production de clinker (ciment) dans des fours rotatifs avec une capacité de production supérieure à 500 tonnes par jour, ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>
<u>Production de chaux, y compris la calcination de dolomite et de magnésite, dans des fours rotatifs ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>
<u>Fabrication du verre, y compris de fibres de verre, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>
<u>Fabrication de produits céramiques par cuisson, notamment de tuiles, de briques, de pierres réfractaires, de carrelages, de grès ou de porcelaines, avec une capacité de production supérieure à 75 tonnes par jour</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>
<u>Fabrication de matériau isolant en laine minérale à partir de roches, de verre ou de laitier, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>
<u>Séchage ou calcination du gypse ou production de plaques de plâtre et d'autres produits à base de gypse, avec une capacité de production de gypse calciné ou de gypse secondaire sec supérieure à 20 tonnes par jour</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>
<u>Production de pâte à papier à partir du bois ou d'autres matières fibreuses</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>
<u>Production de papier ou de carton, avec une capacité de production supérieure à 20 tonnes par jour</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>
<u>Production de noir de carbone par carbonisation de substances organiques telles que les huiles, les goudrons, les craqueurs et les résidus de distillation, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>
<u>Production d'acide nitrique</u>	<u>Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote</u>
<u>Production d'acide adipique</u>	<u>Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote</u>
<u>Production de glyoxal et d'acide glyoxylique</u>	<u>Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote</u>
<u>Production d'ammoniac</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>
<u>Production de produits chimiques organiques en vrac par craquage, reformage, oxydation partielle ou totale, ou par d'autres procédés similaires, avec une capacité de production supérieure à 100 tonnes par jour</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>
<u>Production d'hydrogène (H₂) et de gaz de synthèse, avec une capacité de production supérieure à 5 tonnes par jour</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>
<u>Production de soude (Na₂CO₃) et de bicarbonate de sodium (NaHCO₃)</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>

<u>Activités</u>	<u>Gaz à effet de serre</u>
<p><u>Captage des gaz à effet de serre produits par les installations couvertes par la présente loi en vue de leur transport et de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone</u></p>	<p><u>Dioxyde de carbone</u></p>
<p><u>Transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone, à l'exclusion des émissions SEQE relevant d'une autre activité régie par la présente loi</u></p>	<p><u>Dioxyde de carbone</u></p>
<p><u>Stockage géologique des gaz à effet de serre dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone</u></p>	<p><u>Dioxyde de carbone</u></p>
<p><u>Aviation</u></p> <p><u>Vols entre aéroports situés dans deux États différents qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 bis, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 bis, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et, aux fins de l'article 12, paragraphes 6 et 8, et de l'article 28 quater, de la directive 2003/87/CE précitée, tout autre vol entre aéroports qui sont situés dans deux pays tiers différents, assurés par les exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes :</u></p> <p><u>1° les exploitants d'aéronefs sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre ;</u></p> <p><u>2° ils produisent des émissions annuelles de CO₂ supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de la présente annexe, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1^{er} janvier 2021 ; aux fins du présent point, les émissions SEQE des types de vols suivants ne sont pas prises en compte :</u></p> <p><u>a) vol d'État ;</u></p> <p><u>b) vols humanitaires ;</u></p> <p><u>c) vols médicaux ;</u></p> <p><u>d) vols militaires ;</u></p> <p><u>e) vols de lutte contre le feu ;</u></p> <p><u>f) vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que ces vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité.</u></p> <p><u>Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité.</u></p> <p><u>Sont exclus de cette définition :</u></p> <p><u>1° les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les États membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol ;</u></p>	<p><u>Dioxyde de carbone</u></p>

<u>Activités</u>	<u>Gaz à effet de serre</u>
<p>2° les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police ;</p> <p>3° les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par le ministre ;</p> <p>4° les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe 2 de la convention de Chicago ;</p> <p>5° les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué ;</p> <p>6° les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ;</p> <p>7° les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements qu'ils soient embarqués ou au sol ;</p> <p>8° les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5 700 kg ;</p> <p>9° les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) n° 2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2, du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 50 000 sièges par an ;</p> <p>10° les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant :</p> <p>a) soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois ;</p> <p>b) soit des vols produisant des émissions SEQE totales inférieures à 10 000 tonnes par an.</p> <p>Les vols visés aux points 12° et 13° ou effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, des monarques régnants et leur proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres d'un État membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point ;</p> <p>11° du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2030, les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un exploitant d'aéronef non commercial effectuant des vols dont les émissions SEQE annuelles totales sont inférieures à 1 000 tonnes par an (y compris les émissions SEQE des vols visés aux points 12° et 13) ;</p> <p>12° les vols au départ d'aérodromes situés en Suisse à destination d'aérodromes situés dans l'EEE ;</p> <p>13° les vols au départ d'aérodromes situés au Royaume-Uni à destination d'aérodromes situés dans l'EEE.</p>	
<u>Transport maritime</u>	<u>Dioxyde de carbone</u>
<p>Activités de transport maritime couvertes par le règlement (UE) 2015/757 précité à l'exception des activités de transport maritime couvertes par l'article 2, paragraphe 1^{er} bis, et, jusqu'au 31 décembre 2026, l'article 2, paragraphe 1^{er} ter, dudit règlement</p>	<p>À partir du 1^{er} janvier 2026, méthane et oxyde nitreux</p>

ANNEXE II**Secteurs visés à l'article 5**

<i>Secteurs</i>	<i>Délimitation</i>	<i>catégorie(s) GIEC (CRF)</i>
Industries de l'énergie et manufacturières, construction	Production et distribution d'électricité et de chaleur : ne comprend pas l'incinération de déchets avec récupération d'énergie (1A1), combustion (1A2), émissions fugitives (stockage et distribution d'énergie) (1B), procédés industriels (2A à 2C), utilisation non-énergétique de produits (2D), gaz fluorés et émissions de protoxyde d'azote de certains produits (2E à 2G)	1A1 hors incinération 1A2 1B 2
transports	transports aériens domestiques (1A3a), routier (1A3b), par rail (1A3c) et par voie d'eau (domestique) (1A3d), ainsi que les véhicules militaires (1A5b).	
	carburants	1A3 1A5
Bâtiments résidentiels et tertiaires	combustion (chauffage, climatisation/ventilation, eau chaude) pour les bâtiments commerciaux et de services (1A4a) et les logements résidentiels (1A4b).	1A4a et 1A4b
Agriculture et sylviculture	engins agricoles et sylvicoles (1A4c), combustion (chauffage, climatisation/ventilation, eau chaude) des bâtiments agricoles (1A4c), fermentation entérique (3A), gestion des déjections animales (3B), émissions directes et indirectes des sols agricoles (3D), chaulage des terres (3G), épandage d'urée minérale (3H) et autres engrais carbonés (3I).	1A4c 3
Traitement des déchets et des eaux usées	stockage en décharges de déchets non dangereux (5A), compostage et traitement biologique des déchets (digestion anaérobie dans les installations de biogaz) (5B), incinération de déchets avec récupération d'énergie (1A1a) et traitement des eaux usées (5D).	1A1a incinération 5

ANNEXE III

Activité couverte par le chapitre 4, section 4bis

<u>Activité</u>	<u>Gaz à effet de serre</u>
<p>Mise à la consommation de carburants utilisés pour la combustion dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs. Sont exclues de cette activité :</p> <p>1° la mise à la consommation des carburants utilisés pour les activités énumérées à l'annexe I, sauf s'ils sont utilisés pour la combustion dans le cadre des activités de transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique comme indiqué dans le tableau, vingt-septième ligne, de ladite annexe,) ou s'ils sont utilisés pour la combustion dans des installations exclues en vertu de l'article 27 bis de la directive 2003/87/CE précitée ;</p> <p>2° la mise à la consommation de carburants dont le facteur d'émission est égal à zéro ;</p> <p>3° la mise à la consommation de déchets dangereux ou municipaux utilisés comme carburant.</p> <p>Les secteurs du bâtiment et du transport routier correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, avec les modifications qui s'imposent :</p> <p>1° production combinée de chaleur et d'électricité (code de catégorie de source 1A1a ii) et centrales de production de chaleur (code de catégorie de source 1A1a iii), dans la mesure où elles produisent de la chaleur pour les catégories visées aux points c) et d) du présent paragraphe, soit directement, soit par l'intermédiaire de réseaux de chauffage urbain ;</p> <p>2° transport routier (code de catégorie de source 1A3b), à l'exclusion de l'utilisation de véhicules agricoles sur des routes pavées ;</p> <p>3° secteur commercial et institutionnel (code de catégorie de source 1A4a) ;</p> <p>4° secteur résidentiel (code de catégorie de source 1A4b).</p> <p>Les autres secteurs correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre :</p> <p>1° industries de l'énergie (code de catégorie de source 1A1), à l'exclusion des catégories définies au deuxième paragraphe, point 1°, de la présente annexe ;</p> <p>2° industrie manufacturière et construction (code de catégorie de source 1A2).</p>	<p>Dioxyde de carbone</p>

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat
Ministère initiateur :	Ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité
Auteur(s) :	Georges Gehl / Joe Ducomble / Tom Uri
Téléphone :	247-86845 / -86848 / -86876
Courriel :	georges.gehl@mev.etat.lu / joe.ducomble@mev.etat.lu / tom.uri@mev.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Transposition de la directive (UE) 2023/959 concernant le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre; mise en oeuvre du règlement (UE) 2023/955 instituant un Fonds social pour le climat; simplification administrative
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Ministère de l'Economie; Ministère de la Famille, des Solidarités, du Vivre ensemble et de l'Accueil; Ministère des Finances
Date :	

Mieux légiférer

1	Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	Si oui, laquelle / lesquelles : Consultation des ministères concernés par le projet : Ministère de l'Economie; Ministère de la Famille, des Solidarités, du Vivre ensemble et de l'Accueil; Ministère des Finances
	Remarques / Observations :
2	Destinataires du projet :
	- Entreprises / Professions libérales : <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	- Citoyens : <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	- Administrations : <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
3	Le principe « Think small first » est-il respecté ? <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> N.a. ¹ (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
	Remarques / Observations : Le projet de loi prévoit des exceptions ou simplifications pour certains secteurs d'activités (voir art. 8 et 12).
¹ N.a. : non applicable.	
4	Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
	Remarques / Observations :
5	Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	Remarques / Observations : Le projet a saisi l'opportunité pour améliorer la répartition des missions entre le ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité et l'Administration de l'environnement dans un objectif de simplification administrative (voir art. 6 et 7).

6

Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui Non

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x
coût administratif par destinataire)

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

7

a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ?

Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

8

Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.

9

Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?

Oui Non N.a.

Si oui, laquelle :

10

En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

Oui Non N.a.

Sinon, pourquoi ?

11

Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une

Oui Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui Non

Remarques / Observations :

12

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

Oui Non N.a.

13

Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)

Oui Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

Oui Non N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

Egalité des chances

15

Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez pourquoi :

Le projet concerne la politique climatique de l'Union européenne et de ses États membres.

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

16

Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.

Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHCK



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

Ministre responsable :

Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité

Projet de loi ou amendement :

Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le développement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3^{ème} Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
2. En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
3. En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
4. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
5. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation**, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

Points d'orientation Oui Non
Documentation

Le projet de loi prévoit l'élaboration du "plan social pour le climat" conformément au règlement (UE) 2023/955 avec la participation d'experts et du public. Ce plan doit contenir un ensemble cohérent de mesures et d'investissements nationaux visant à répondre aux effets de la tarification du carbone sur les ménages vulnérables, les microentreprises vulnérables et les usagers vulnérables des transports. L'élaboration de ce plan permettra d'approfondir les analyses et les mesures en vue d'une transition juste, notamment l'impact de la transition verte sur le marché du travail et l'emploi, et à développer ou

2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

Points d'orientation Oui Non
Documentation

Le projet de loi transpose la réforme du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE), laquelle vise à réduire davantage les émissions de gaz à effet de serre et à contribuer aux objectifs climatiques de l'Union européenne et de ses Etats membres. La réduction des émissions de gaz à effet concourt à la lutte contre le réchauffement climatique et

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation Oui Non
Documentation

Le SEQE fixe un plafond pour la quantité de gaz à effet de serre que certains secteurs sont autorisés à émettre. Les secteurs concernés (industrie énergivore, production d'électricité, aviation, transport maritime, carburants pour le transport routier et le secteur des bâtiments) sont ainsi poussés à innover et à trouver des solutions permettant la décarbonation, ce qui est susceptible d'avoir un effet positif sur le caractère durable de la consommation et de la production. De même, le projet de loi prévoit la publication des noms des entreprises qui ne respectent pas leurs obligations en matière de restitution de quotas

4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.

Points d'orientation Oui Non
Documentation

Le plafond d'émissions fixé par le SEQE vise à encourager l'innovation et le développement de solutions plus protectrices de l'environnement dans les secteurs concernés, y compris dans ceux qui étaient jusqu'à présent difficiles à décarboner. Cette innovation et la réduction visée des émissions de gaz à effet de serre contribueront à la protection de l'environnement et du

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

Points d'orientation Oui Non
Documentation

Le SEQE et le projet de loi n'ont pas d'effet sur l'utilisation du territoire.

6. Assurer une mobilité durable.

Points d'orientation Oui Non
Documentation

Le SEQE couvre les secteurs de l'aviation, du transport maritime, du transport routier et des bâtiments. Le plafond d'émissions de gaz à effet de serre vise à encourager l'innovation et le développement de solutions plus protectrices de l'environnement, comme le développement de carburants plus propres et durables. En outre, le plan social pour le climat, dont l'élaboration est prévue par le projet de loi, doit comprendre des mesures et investissements nationaux visant à

7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.

Points d'orientation Oui Non
Documentation

La réduction des émissions de gaz à effet de serre visée par le SEQE contribuera à la réalisation des objectifs climatiques de l'Union européenne et de ses Etats membres. La limitation du réchauffement climatique aura un effet positif sur l'état de

8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.

Points d'orientation Oui Non
Documentation

Le SEQE est un élément fondamental de la politique climatique de l'Union européenne et de ses Etats membres. La réduction

9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.

Points d'orientation Oui Non
Documentation

Le projet de loi aura un impact sur les pays en voie de développement. En effet, il prévoit que les recettes provenant de la perception des frais de gestion de comptes au registre SEQE seront directement portés au "Fonds climat et énergie". Ce fonds a notamment comme objectif de contribuer au financement des mesures de lutte contre le changement climatique dans les

10. Garantir des finances durables.

Points d'orientation Oui Non
Documentation

Le projet de loi contribue financièrement à l'action climatique et au développement durable. En effet, il prévoit que les recettes provenant de la perception des frais de gestion de comptes au registre SEQE seront directement portés au "Fonds climat et énergie". Ce fonds a notamment comme objectif de contribuer au financement (i) des mesures nationales qui sont mises en oeuvre pour lutter contre le changement climatique, et pour promouvoir les énergies renouvelables et (ii) des

Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante

En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ? Oui Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**

RÈGLEMENT (UE) 2023/955 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 10 mai 2023
instituant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1, point d), son article 192, paragraphe 1, son article 194, paragraphe 2, et son article 322, paragraphe 1, point a),

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) L'accord de Paris ⁽⁴⁾, adopté le 12 décembre 2015 sous les auspices de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) (ci-après dénommé «accord de Paris»), est entré en vigueur le 4 novembre 2016. Les parties à l'accord de Paris sont convenues de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels, et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Cet engagement a été renforcé par l'adoption, au titre de la CCNUCC, le 13 novembre 2021, du Pacte de Glasgow pour le climat, dans lequel la conférence des parties à la CCNUCC, servant de réunion aux parties à l'accord de Paris, reconnaît que les effets du changement climatique seront beaucoup plus faibles si la température augmente de 1,5 °C plutôt que de 2 °C, et est résolue à poursuivre les efforts pour limiter l'augmentation de la température à 1,5 °C.
- (2) La communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» (ci-après dénommée «pacte vert pour l'Europe») définit une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer, au plus tard en 2050, l'Union en une société durable, juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, caractérisée par l'absence d'émissions nettes de gaz à effet de serre, et dans laquelle la croissance économique est dissociée de l'utilisation des ressources. Le pacte vert pour l'Europe vise aussi à restaurer, protéger, préserver et consolider le patrimoine naturel de l'Union, ainsi qu'à protéger la santé et le bien-être des citoyens des risques et incidences liés à l'environnement. Enfin, il considère que cette transition devrait être juste et inclusive, et ne laisser personne de côté.

⁽¹⁾ JO C 152 du 6.4.2022, p. 158.

⁽²⁾ JO C 301 du 5.8.2022, p. 70.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 18 avril 2023 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 25 avril 2023.

⁽⁴⁾ JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.

- (3) En adoptant le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾, l'Union a inscrit dans la législation l'objectif de neutralité climatique à l'échelle de l'économie d'ici à 2050 au plus tard, et celui de parvenir à des émissions négatives par la suite. Ce règlement établit également un objectif contraignant de réduction, dans l'Union, des émissions nettes de gaz à effet de serre (les émissions après déduction des absorptions) d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990. Tous les secteurs économiques sont censés contribuer à la réalisation de cet objectif.
- (4) Dans ses conclusions des 10 et 11 décembre 2020, le Conseil européen a approuvé l'objectif contraignant au niveau de l'Union en matière de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre, tout en soulignant qu'il importe de tenir compte des considérations d'équité et de solidarité et de ne laisser personne de côté. Le Conseil européen a réaffirmé ces conclusions dans ses conclusions des 24 et 25 mai 2021, en invitant la Commission à présenter rapidement son ensemble de mesures législatives, accompagné d'un examen approfondi de l'impact environnemental, économique et social au niveau des États membres.
- (5) Le plan d'action sur le socle européen des droits sociaux, approuvé par le Conseil européen dans ses conclusions des 24 et 25 juin 2021, souligne qu'il est nécessaire de renforcer les droits sociaux et la dimension sociale européenne dans toutes les politiques de l'Union. Le principe 20 du socle européen des droits sociaux indique que «[t]oute personne a le droit d'accéder à des services essentiels de qualité, y compris l'eau, l'assainissement, l'énergie, les transports, les services financiers et les communications numériques. Les personnes dans le besoin doivent bénéficier d'un soutien leur permettant d'accéder à ces services.».
- (6) Dans la déclaration de Porto du 8 mai 2021, le Conseil européen a réaffirmé son engagement à œuvrer en faveur d'une Europe sociale renforçant une transition équitable et à continuer d'approfondir la mise en œuvre du socle européen des droits sociaux au niveau de l'Union et au niveau national, dans le plein respect des compétences respectives et des principes de subsidiarité et de proportionnalité.
- (7) Afin de mettre en œuvre l'engagement en faveur de la neutralité climatique, la législation de l'Union en matière de climat et d'énergie a été revue et modifiée en vue d'accélérer la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- (8) Ces modifications ont des conséquences économiques et sociales différentes pour les divers secteurs de l'économie, les citoyens et les États membres. En particulier, l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre générées par les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs qui correspondent à des activités industrielles ne relevant pas de l'annexe I de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾ dans le champ d'application de ladite directive devrait constituer une incitation économique supplémentaire à investir dans la réduction de la consommation de combustibles fossiles, et accélérer ainsi la réduction des émissions de gaz à effet de serre. En combinaison avec d'autres mesures, cela devrait, à moyen et à long terme, contribuer à réduire la précarité énergétique et la précarité en matière de transport, faire baisser les coûts des bâtiments et du transport routier et, le cas échéant, offrir de nouvelles possibilités de création d'emplois de qualité et d'investissements durables, en pleine conformité avec les objectifs du pacte vert pour l'Europe.
- (9) Cependant, des ressources sont nécessaires pour financer ces investissements. En outre, avant que de tels investissements ne soient réalisés, les coûts liés au chauffage, au refroidissement, à la cuisson et au transport routier que supportent les ménages et les usagers des transports risquent d'augmenter, car les fournisseurs de combustibles soumis aux obligations découlant du système d'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier repercutent les coûts du carbone sur les consommateurs.
- (10) La transition climatique aura des conséquences économiques et sociales difficiles à évaluer ex ante. La concrétisation de l'ambition climatique accrue nécessitera d'importantes ressources publiques et privées. Les investissements dans des mesures d'efficacité énergétique, ainsi que dans des systèmes de chauffage fondés sur des énergies renouvelables, tels que le chauffage par pompe à chaleur électrique, le chauffage et le refroidissement urbains et la participation à des communautés d'énergie renouvelable, constituent un moyen efficace de réduire la dépendance vis-à-vis des importations ainsi que les émissions, tout en renforçant la résilience de l'Union. Il est nécessaire de bénéficier d'un financement spécifique pour soutenir les ménages vulnérables, les microentreprises vulnérables et les usagers vulnérables des transports.

⁽⁵⁾ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

⁽⁶⁾ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

- (11) La hausse du prix des combustibles fossiles peut affecter de manière disproportionnée les ménages vulnérables, les microentreprises vulnérables et les usagers vulnérables des transports qui consacrent une grande partie de leurs revenus à l'énergie et aux transports, qui, dans certaines régions, n'ont pas accès à des solutions de mobilité et de transport alternatives et abordables et qui pourraient ne pas disposer des moyens financiers pour investir dans la réduction de la consommation de combustibles fossiles. Les particularités géographiques, telles que celles que connaissent les îles, les régions et territoires ultrapériphériques, les zones rurales ou isolées, les zones périphériques moins accessibles, les zones montagneuses ou les zones qui sont à la traîne, peuvent avoir, dans le contexte de la précarité en matière de transport, des incidences spécifiques sur la vulnérabilité des ménages, des microentreprises et des usagers des transports. Ces particularités géographiques devraient donc, le cas échéant et s'il y a lieu, être prises en compte lors de l'élaboration des mesures et des investissements en faveur des ménages vulnérables, des microentreprises vulnérables et des usagers vulnérables des transports.
- (12) Il convient d'utiliser une partie des recettes générées par l'inclusion des secteurs des bâtiments, du transport routier et d'autres secteurs dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE pour atténuer les conséquences sociales de cette inclusion, afin que la transition soit juste et inclusive et ne laisse personne de côté. Le montant global du Fonds social pour le climat établi en vertu du présent règlement (ci-après dénommé «Fonds») devrait refléter le niveau de l'ambition en matière de décarbonation visé par l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre générées par les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE.
- (13) L'utilisation d'une partie des recettes pour atténuer les conséquences sociales découlant de l'inclusion des secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE est encore plus pertinente au regard des niveaux existants de précarité énergétique. La précarité énergétique est une situation dans laquelle les ménages ne sont pas en mesure d'accéder à des services énergétiques essentiels au maintien d'un niveau décent de vie et de santé, tels qu'une chaleur adéquate à travers le chauffage, le refroidissement, lorsque les températures augmentent, l'éclairage et l'alimentation des appareils en énergie. Lors d'une enquête réalisée en 2021 à l'échelle de l'Union, environ 34 millions d'européens, soit près de 6,9 % de la population de l'Union, ont déclaré ne pas pouvoir se permettre de chauffer suffisamment leur logement. La précarité énergétique est donc un défi majeur pour l'Union. Si les tarifs sociaux ou les aides directes temporaires au revenu peuvent apporter un soulagement immédiat aux ménages en situation de précarité énergétique à court terme, seules des mesures structurelles ciblées, en particulier les rénovations de bâtiments, notamment par l'accès à l'énergie produite à partir de sources renouvelables et la promotion active de sources d'énergie renouvelables au moyen de mesures d'information et de sensibilisation à l'intention des ménages, ainsi que les rénovations de bâtiments qui contribuent aux objectifs fixés dans la directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil (⁽⁷⁾), peuvent offrir des solutions durables et aider efficacement à lutter contre la précarité énergétique. Il devrait être possible de mettre à jour la définition de la précarité énergétique figurant dans le présent règlement afin de tenir compte des résultats des négociations portant sur la directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'efficacité énergétique (refonte).
- (14) Une approche globale des rénovations de bâtiments qui tienne compte plus efficacement des personnes exposées au risque d'exclusion, à savoir celles qui souffrent le plus de la précarité énergétique dans l'Union, pourrait entraîner une baisse de la demande d'énergie. Par conséquent, le soutien au titre du Fonds au secteur du bâtiment devrait viser à améliorer l'efficacité énergétique, afin d'obtenir pour chaque ménage une réduction de la consommation d'énergie qui serait visible en termes d'économies d'argent et offrirait ainsi un moyen de lutter contre la précarité énergétique. La révision de la directive 2010/31/UE jetterait les bases pour la réalisation de ces objectifs et devrait donc être prise en compte lors de la mise en œuvre du présent règlement.
- (15) Étant donné que la précarité en matière de transport n'a pas encore été définie au niveau de l'Union, il convient d'introduire cette définition aux fins du présent règlement. La précarité en matière de transport pourrait devenir une question encore plus urgente, comme le reconnaît le Conseil dans sa recommandation du 16 juin 2022 visant à assurer une transition équitable vers la neutralité climatique (⁽⁸⁾), et se traduire par un accès réduit à des activités et services socio-économiques essentiels tels que l'emploi, l'éducation ou les soins de santé, en particulier pour les personnes et ménages vulnérables. La précarité en matière de transport est généralement due à un ou plusieurs facteurs tels que de faibles revenus, d'importantes dépenses en carburant, ou le manque de transports privés ou publics abordables ou accessibles. Elle peut toucher en particulier les individus et les ménages vivant dans des zones rurales, insulaires, périphériques, montagneuses, éloignées et moins accessibles ou dans des régions ou territoires moins développés, y compris des zones périurbaines moins développées et des régions ultrapériphériques.

(⁽⁷⁾) Directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments (JO L 153 du 18.6.2010, p. 13).

(⁽⁸⁾) JO C 243 du 27.6.2022, p. 35.

- (16) Il convient donc de créer le Fonds afin de fournir aux États membres des fonds pour soutenir leurs politiques visant à atténuer les conséquences sociales de l'introduction du système d'échange de droits d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier pour les ménages vulnérables, les microentreprises vulnérables et les usagers vulnérables des transports. Cet objectif devrait être atteint en particulier par l'octroi d'une aide directe temporaire au revenu et par des mesures et des investissements destinés à réduire la dépendance aux combustibles fossiles, grâce à l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments, à la décarbonation de leur chauffage et de leur refroidissement, quels qu'en soient les propriétaires, y compris par l'intégration d'énergies produites à partir de sources renouvelables, et par l'amélioration de l'accès à la mobilité et aux transports à émissions nulles et à faibles émissions au profit des ménages vulnérables, des microentreprises vulnérables et des usagers vulnérables des transports. Il convient d'accorder une attention particulière aux différentes formes de logements locatifs, y compris ceux se trouvant sur le marché locatif privé. Les mesures pourraient comprendre un soutien financier ou des incitations fiscales, telles que la déductibilité des coûts de rénovation du loyer, afin de tenir compte des locataires et des personnes vivant dans des logements sociaux.
- (17) Chaque État membre devrait présenter à la Commission un plan social pour le climat (ci-après dénommé «plan»). Les plans devraient être présentés au plus tard le 30 juin 2025 afin qu'ils puissent être examinés avec soin et en temps utile. Les plans devraient comporter un volet consacré aux investissements qui favorise la solution à long terme consistant à réduire la dépendance aux combustibles fossiles, et pourraient prévoir d'autres mesures, notamment une aide directe temporaire au revenu pour atténuer à plus court terme les effets négatifs sur les revenus. Les plans devraient poursuivre deux objectifs. Premièrement, ils devraient fournir aux ménages vulnérables, aux microentreprises vulnérables et aux usagers vulnérables des transports les ressources nécessaires pour financer et réaliser des investissements dans l'efficacité énergétique, dans la décarbonation du chauffage et du refroidissement et dans les véhicules et la mobilité à émissions nulles et à faibles émissions, y compris au moyen de chèques, de subventions ou de prêts à taux zéro. Deuxièmement, ils devraient atténuer les effets de l'augmentation du coût des combustibles fossiles sur les plus vulnérables et prévenir ainsi la précarité énergétique et la précarité en matière de transport pendant la période transitoire, jusqu'à ce que ces investissements aient été réalisés. Les plans pourraient favoriser l'accès à des logements abordables et économes en énergie, y compris des logements sociaux. Lors de la mise en œuvre de mesures en faveur des usagers vulnérables des transports, les États membres devraient avoir la possibilité de donner la priorité au soutien aux véhicules à émissions nulles dans leurs plans, pour autant qu'il s'agisse d'une solution abordable et déployable.
- (18) Les États membres, en consultation avec les autorités locales et régionales, les partenaires économiques et sociaux et les organisations de la société civile concernées, sont les mieux placés pour concevoir, mettre en œuvre et, le cas échéant, modifier des plans qui sont adaptés et ciblés en fonction de leurs particularités locales, régionales et nationales, de leurs politiques existantes dans les domaines concernés et de l'utilisation prévue d'autres fonds pertinents de l'Union. Une consultation publique des parties prenantes devrait avoir lieu chaque fois que la Commission est tenue d'évaluer un plan. De cette manière, la grande diversité des situations, les connaissances spécifiques des autorités locales et régionales, des partenaires économiques et sociaux, des organisations de la société civile concernées, des instituts de recherche et d'innovation, des acteurs industriels et des représentants du dialogue social, ainsi que les particularités nationales, pourront être prises en compte au mieux et contribuer à l'efficacité et à l'efficience du soutien global aux personnes vulnérables.
- (19) Les plans devraient être conçus en étroite coopération avec la Commission et élaborés conformément au modèle fourni. Afin d'éviter des charges administratives excessives, les États membres devraient avoir la possibilité de procéder à des ajustements mineurs ou de corriger des erreurs rédactionnelles dans les plans, par simple notification de ces modifications à la Commission. Les ajustements mineurs devraient représenter une augmentation ou une diminution de moins de 5 % d'un objectif prévu dans le plan.
- (20) Il est essentiel, pour une transition juste vers la neutralité climatique, de veiller à ce que les mesures et les investissements soient particulièrement ciblés sur les ménages en situation de précarité énergétique ou vulnérables, les microentreprises vulnérables et les usagers vulnérables des transports. Les mesures de soutien visant à promouvoir la réduction des émissions de gaz à effet de serre devraient aider les États membres à atténuer les conséquences sociales de l'échange de droits d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier.
- (21) En attendant l'effet de ces investissements sur la réduction des coûts et des émissions, une aide directe au revenu bien ciblée pour les ménages vulnérables et les usagers vulnérables des transports contribuerait à réduire les coûts de l'énergie et de la mobilité et soutiendrait une transition juste. L'aide directe au revenu devrait être envisagée comme une mesure temporaire d'accompagnement de la décarbonation des secteurs du logement et du transport. Elle ne serait pas permanente, car elle ne s'attaque pas aux causes profondes de la précarité énergétique et de la précarité en matière de transport. Cette aide ne devrait être utilisée que pour traiter les effets directs de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre générées par les secteurs du bâtiment et du transport routier dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE, et non pour traiter les coûts d'électricité ou de chauffage liés à l'inclusion de la production

d'électricité et de chaleur dans le champ d'application de ladite directive. L'éligibilité à cette aide directe au revenu devrait être limitée dans le temps. Les bénéficiaires d'une aide directe au revenu devraient être ciblés, en tant que membres d'un groupe général de bénéficiaires, par des mesures et des investissements visant à les sortir effectivement de la précarité énergétique et de la précarité en matière de transport. Les plans devraient donc comprendre une aide directe au revenu, pour autant qu'ils comportent également des mesures ou des investissements aux effets durables ciblant les ménages vulnérables et les usagers vulnérables des transports qui bénéficient d'une aide directe au revenu.

- (22) Les États membres devraient mener des actions de sensibilisation auprès des ménages vulnérables, des microentreprises vulnérables et des usagers vulnérables des transports en dispensant des informations, des actions éducatives et des conseils ciblés, accessibles et abordables sur les mesures et les investissements d'un bon rapport coût-efficacité, et les aides disponibles, y compris au moyen d'audits énergétiques des bâtiments ainsi que de consultations adaptées dans le domaine de l'énergie ou de services adaptés de gestion de la mobilité.
- (23) Compte tenu de l'importance de la lutte contre le changement climatique, conformément aux engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris, et de l'engagement en faveur des objectifs de développement durable des Nations unies, les mesures et les investissements prévus par le présent règlement visent à se conformer à l'objectif consistant à consacrer à l'intégration des objectifs climatiques au moins 30 % du montant total du budget de l'Union au titre du cadre financier pluriannuel pour les années 2021 à 2027 fixé par le règlement (UE, Euratom) 2020/2093 du Conseil ⁽⁹⁾ (ci-après dénommé «CFP 2021-2027») et du montant total de l'instrument de l'Union européenne pour la relance, établi par le règlement (UE) 2020/2094 du Conseil ⁽¹⁰⁾, ainsi qu'au moins 37 % du montant total de la facilité pour la reprise et la résilience, établie par le règlement (UE) 2021/241 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹¹⁾. Les mesures et les investissements prévus par le présent règlement visent également à se conformer à l'ambition de consacrer 7,5 % des dépenses annuelles au titre du CFP 2021-2027 aux objectifs en matière de biodiversité en 2024 et 10 % des dépenses annuelles au titre du CFP 2021-2027 aux objectifs en matière de biodiversité en 2026 et 2027, tout en tenant compte des chevauchements existants entre les objectifs en matière de climat et de biodiversité.

À cette fin, il convient d'utiliser la méthodologie exposée à l'annexe I du règlement (UE) 2021/1060 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹²⁾ pour marquer les dépenses du Fonds. Ce dernier devrait soutenir des mesures et des investissements qui respectent pleinement les normes et les priorités de l'Union en matière de climat et d'environnement, ainsi que le principe consistant à «ne pas causer de préjudice important» au sens de l'article 17 du règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹³⁾. Seuls de telles mesures et de tels investissements devraient être inclus dans les plans. Il y a lieu, en règle générale, de considérer que les mesures d'aide directe au revenu ont une incidence prévisible négligeable sur les objectifs environnementaux et qu'elles sont, à ce titre, conformes au principe consistant à «ne pas causer de préjudice important». La Commission devrait publier des orientations techniques à l'intention des États membres bien en amont de la préparation des plans. Les orientations devraient expliquer comment les mesures et les investissements doivent respecter le principe consistant à «ne pas causer de préjudice important».

- (24) Les femmes sont touchées de manière disproportionnée par la précarité énergétique et la précarité en matière de transport, en particulier les mères célibataires, qui représentent 85 % des familles monoparentales, ainsi que les femmes célibataires, les femmes handicapées et les femmes âgées vivant seules. En outre, les femmes ont des schémas de mobilité différents et plus complexes. Les familles monoparentales avec enfants à charge sont particulièrement exposées au risque de pauvreté des enfants. Il convient de prendre en considération et de promouvoir l'égalité entre les femmes et les hommes et l'égalité des chances pour tous, ainsi que l'intégration de ces objectifs et les droits en matière d'accessibilité des personnes handicapées, tout au long de la préparation et de la mise en œuvre des plans afin de veiller à ne laisser personne de côté.
- (25) Les clients actifs, les communautés énergétiques citoyennes et l'échange de pair à pair d'énergie renouvelable peuvent aider les États membres à atteindre les objectifs du présent règlement selon une approche ascendante émanant des citoyens. Ils donnent aux consommateurs la possibilité de faire entendre leur voix et de se mobiliser, permettent à certains groupes de clients résidentiels de participer aux mesures et aux investissements en matière d'efficacité énergétique, favorisent l'utilisation des énergies renouvelables par les ménages et, dans le même temps, contribuent à la lutte contre la précarité énergétique. Les États membres devraient donc promouvoir le rôle des communautés énergétiques citoyennes et des communautés d'énergie renouvelable et les considérer comme des bénéficiaires éligibles du Fonds.

⁽⁹⁾ Règlement (UE, Euratom) 2020/2093 du Conseil du 17 décembre 2020 fixant le cadre financier pluriannuel pour les années 2021 à 2027 (JO L 433 I du 22.12.2020, p. 11).

⁽¹⁰⁾ Règlement (UE) 2020/2094 du Conseil du 14 décembre 2020 établissant un instrument de l'Union européenne pour la relance en vue de soutenir la reprise à la suite de la crise liée à la COVID-19 (JO L 433 I du 22.12.2020, p. 23).

⁽¹¹⁾ Règlement (UE) 2021/241 du Parlement européen et du Conseil du 12 février 2021 établissant la facilité pour la reprise et la résilience (JO L 57 du 18.2.2021, p. 17).

⁽¹²⁾ Règlement (UE) 2021/1060 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen plus, au Fonds de cohésion, au Fonds pour une transition juste et au Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture, et établissant les règles financières applicables à ces Fonds et au Fonds Asile, migration et intégration, au Fonds pour la sécurité intérieure et à l'instrument de soutien financier à la gestion des frontières et à la politique des visas (JO L 231 du 30.6.2021, p. 159).

⁽¹³⁾ Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2020 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088 (JO L 198 du 22.6.2020, p. 13).

- (26) Les États membres devraient inclure dans les plans les mesures et les investissements à financer, les coûts estimés de ces mesures et investissements et la contribution nationale. Lors de la présentation de leurs plans, les États membres devraient indiquer les coûts totaux estimés hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA) afin de permettre la comparabilité entre les plans. Les plans devraient également comporter des valeurs intermédiaires et valeurs cibles clés afin que la mise en œuvre effective des mesures et des investissements puisse être évaluée.
- (27) Le Fonds et les plans devraient être compatibles avec les réformes prévues et les engagements pris par les États membres dans le cadre de leurs plans nationaux intégrés actualisés en matière d'énergie et de climat conformément au règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁴⁾, au titre de la directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'efficacité énergétique (refonte), ainsi que dans le cadre du plan d'action sur le socle européen des droits sociaux, des programmes de la politique de cohésion conformément au règlement (UE) 2021/1060, des plans territoriaux pour une transition juste conformément au règlement (UE) 2021/1056 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁵⁾, des plans pour la reprise et la résilience conformément au règlement (UE) 2021/241, du Fonds de modernisation, tel qu'il est prévu par l'article 10 *quinquies* de la directive 2003/87/CE, et des stratégies de rénovation à long terme des bâtiments des États membres conformément à la directive 2010/31/UE, et devraient être encadrés par ces réformes et engagements. Pour assurer une efficacité administrative, le cas échéant, les informations incluses dans les plans devraient être en accord avec ces actes législatifs et ces plans.
- (28) Pour une planification plus efficace, les États membres devraient indiquer dans leurs plans les conséquences du report du système d'échange de quotas d'émission établi en vertu du chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE, conformément l'article 30 *duodecies* de ladite directive. À cette fin, il convient de distinguer clairement toutes les informations pertinentes à inclure dans le plan en les séparant en deux scénarii, à savoir en décrivant et en quantifiant les ajustements qu'il est nécessaire d'apporter aux mesures, aux investissements, aux valeurs intermédiaires, aux valeurs cibles, au montant de la contribution nationale et à tout autre élément pertinent du plan.
- (29) L'Union devrait soutenir les États membres en leur donnant les moyens financiers de mettre en œuvre leurs plans dans le cadre du Fonds. Les paiements effectués au titre du Fonds devraient être conditionnés à l'atteinte des valeurs intermédiaires et des valeurs cibles indiquées dans les plans. Cela permettrait de tenir compte des particularités et des priorités nationales, tout en simplifiant le financement et en facilitant l'intégration du financement au titre du Fonds à d'autres programmes de dépenses nationales et tout en garantissant l'impact et l'intégrité des dépenses de l'Union.
- (30) Le Fonds devrait être exceptionnellement et temporairement financé par les recettes tirées de la mise aux enchères de cinquante millions de quotas conformément à l'article 10 *bis*, paragraphe 8 *ter*, de la directive 2003/87/CE, de cent cinquante millions de quotas conformément à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 3, de ladite directive, et d'un volume de quotas supplémentaires conformément à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 4, de ladite directive, qui devraient constituer des recettes affectées externes. En principe, un montant maximal de 65 000 000 000 EUR devrait être mis à disposition aux fins de la mise en œuvre du Fonds pour la période 2026-2032. La Commission doit assurer la mise aux enchères des quotas relevant du chapitre IV *bis* de ladite directive. Lorsque le système d'échange de quotas d'émission établi conformément audit chapitre est reporté à 2028 en vertu de l'article 30 *duodecies* de ladite directive, le montant maximal disponible aux fins de la mise en œuvre du Fonds devrait être de 54 600 000 000 EUR. Ce montant et les montants annuels reflètent un besoin accru de financement lors du démarrage du Fonds. La dotation financière maximale devrait être calculée pour chaque État membre conformément à une méthode d'allocation prévoyant, en particulier, un soutien supplémentaire aux États membres qui sont les plus affectés par l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre générés par les secteurs du bâtiment et du transport routier dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE. Étant donné que les recettes affectées externes doivent être mises à disposition à la suite de la mise aux enchères des quotas conformément à l'article 10 *bis*, paragraphe 8 *ter*, et à l'article 30 *quinquies*, paragraphes 3 et 4, de la directive 2003/87/CE, il est nécessaire de prévoir une dérogation à l'article 22, paragraphe 2, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁶⁾ afin de permettre à l'Union d'engager chaque année les montants nécessaires aux fins des paiements qui doivent être versés aux États membres conformément au présent règlement pour l'accueil des crédits correspondant aux recettes affectées.

⁽¹⁴⁾ Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1).

⁽¹⁵⁾ Règlement (UE) 2021/1056 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 établissant le Fonds pour une transition juste (JO L 231 du 30.6.2021, p. 1).

⁽¹⁶⁾ Règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil du 18 juillet 2018 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union, modifiant les règlements (UE) n° 1296/2013, (UE) n° 1301/2013, (UE) n° 1303/2013, (UE) n° 1304/2013, (UE) n° 1309/2013, (UE) n° 1316/2013, (UE) n° 223/2014, (UE) n° 283/2014 et la décision n° 541/2014/UE, et abrogeant le règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 (JO L 193 du 30.7.2018, p. 1).

- (31) Les États membres devraient contribuer au minimum à 25 % des coûts totaux estimés de leur plan.
- (32) Les engagements budgétaires devraient pouvoir être fractionnés en tranches annuelles, le cas échéant. Les accords conclus avec les États membres qui constituent des engagements juridiques individuels devraient tenir compte, entre autres, de l'événement visé à l'article 30 *duodecies* de la directive 2003/87/CE, susceptible de retarder d'un an le début de l'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs. Ces accords devraient également tenir compte de tout risque financier potentiel pour l'Union susceptible de nécessiter une modification des engagements juridiques individuels, en raison des spécificités du financement temporaire et exceptionnel du Fonds par les recettes affectées externes générées par les quotas du système d'échange de quotas d'émission.
- (33) Afin de faire en sorte que des ressources supplémentaires soient disponibles pour le Fonds, les États membres devraient pouvoir demander un transfert de ressources vers le Fonds à partir des programmes de la politique de cohésion relevant de la gestion partagée, établis par le règlement (UE) 2021/1060, sous réserve des conditions énoncées dans ledit règlement. Pour donner aux États membres une flexibilité suffisante dans l'exécution de leurs dotations au titre du Fonds, il devrait être possible de transférer des ressources de leur dotation financière annuelle vers les fonds en gestion partagée prévus par le règlement (UE) 2021/1060, dans la limite d'un plafond de 15 %. En vue d'alléger la charge administrative résultant de transferts successifs de ressources de leur dotation financière annuelle du Fonds vers des fonds en gestion partagée relevant du champ d'application du règlement (UE) 2021/1060, la modification correspondante d'un ou de plusieurs programmes ne devrait, en principe, être requise qu'une seule fois, sous réserve de certaines conditions afin d'assurer un contrôle financier efficace. Il devrait être possible de procéder à de nouveaux transferts au cours des années suivantes en communiquant les tableaux financiers à la Commission, à condition que les modifications se rapportent exclusivement à une augmentation des ressources financières, sans autre modification du programme concerné.
- (34) Le Fonds devrait soutenir des mesures qui respectent le principe d'additionnalité des financements de l'Union. Il ne devrait pas se substituer aux dépenses nationales récurrentes, sauf dans des cas dûment justifiés, y compris pour le paiement des coûts des actions d'assistance technique indiquées dans les plans.
- (35) Afin de garantir une allocation efficiente, transparente et cohérente des fonds et de respecter le principe de bonne gestion financière, les actions menées au titre du présent règlement devraient être cohérentes et complémentaires par rapport aux programmes en cours de l'Union ainsi qu'aux programmes en cours nationaux et, le cas échéant, régionaux, tout en évitant un double financement au titre du Fonds et d'autres programmes de l'Union pour les mêmes dépenses. En particulier, la Commission et les États membres devraient assurer une coordination efficace à tous les stades du processus afin de garantir l'homogénéité, la cohérence, la complémentarité et les synergies entre les sources de financement. À cette fin, les États membres devraient être tenus de fournir les informations pertinentes concernant le financement existant ou prévu de l'Union lorsqu'ils soumettent leurs plans à la Commission. Le soutien financier accordé au titre du Fonds devrait compléter le soutien fourni au titre d'autres programmes et instruments de l'Union. Les mesures et investissements financés au titre du Fonds devraient pouvoir bénéficier d'un financement au titre d'autres programmes et instruments de l'Union, pour autant que ce soutien ne couvre pas les mêmes coûts.
- (36) Les paiements devraient être effectués sur la base d'une décision de la Commission autorisant le versement à l'État membre concerné. Par conséquent, il est nécessaire de déroger à l'article 116, paragraphe 2, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, afin que le délai de paiement puisse commencer à courir à compter de la date de la communication de cette décision par la Commission à l'État membre concerné, et non à compter de la date de réception d'une demande de paiement.
- (37) Après analyse de toutes les demandes de paiement reçues au cours d'un cycle donné, et si les recettes affectées au Fonds conformément à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE ne sont pas suffisantes pour couvrir les demandes de paiement présentées par les États membres, la Commission devrait effectuer des paiements aux États membres au prorata afin de garantir l'égalité de traitement entre les États membres. Lors du cycle suivant de demandes de paiement, la Commission devrait donner priorité aux États membres ayant subi des retards de paiement au cours du cycle précédent de demandes de paiement, et ne répondre qu'ensuite aux demandes de paiement nouvellement présentées.
- (38) Afin de faciliter l'élaboration des plans et de veiller à ce qu'il existe des règles transparentes en matière de suivi et d'évaluation, la liste des indicateurs communs et le modèle à suivre pour les plans devraient figurer aux annexes du présent règlement. Les États membres devraient avoir la possibilité d'utiliser des indicateurs communs pertinents pour fixer les valeurs intermédiaires et les valeurs cibles dans leurs plans. La liste des indicateurs communs devrait comporter les indicateurs communs permettant de rendre compte des progrès accomplis et d'assurer le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des plans et du Fonds.

- (39) Le Fonds devrait être mis en œuvre dans le respect du principe de bonne gestion financière, y compris la prévention et les poursuites effectives en matière de fraude, de fraude fiscale, d'évasion fiscale, de corruption et de conflits d'intérêts. Le Fonds est soumis à un régime général de conditionnalité pour la protection du budget de l'Union en cas de violation des principes de l'État de droit dans les États membres, établi par le règlement (UE, Euratom) 2020/2092 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁷⁾.
- (40) Aux fins de la bonne gestion financière, et dans le respect de la nature du Fonds fondée sur les résultats, il convient d'établir des règles spécifiques pour les engagements budgétaires, les paiements, la suspension et le recouvrement de fonds, ainsi que pour la résiliation des accords liés au soutien financier. Les États membres devraient prendre des mesures appropriées pour veiller à ce que l'utilisation des fonds dans le cadre des mesures soutenues par le Fonds respecte le droit de l'Union et le droit national applicables. Les États membres devraient s'assurer que ce soutien est accordé dans le respect des règles de l'Union en matière d'aides d'État, le cas échéant. Ils devraient, en particulier, veiller à la prévention, à la détection et à la correction de la fraude, de la corruption et des conflits d'intérêts, et à ce que le double financement au titre du Fonds et d'autres programmes de l'Union soit évité. La suspension et la résiliation des accords liés au soutien financier ainsi que la réduction et le recouvrement de la dotation financière devraient être possibles lorsque le plan pour la reprise et la résilience n'a pas été mis en œuvre de manière satisfaisante par l'État membre concerné, ou dans le cas d'irrégularités graves, à savoir la fraude, la corruption et les conflits d'intérêts en lien avec les mesures soutenues par la facilité, ou de violation grave d'une obligation prévue dans les accords liés au soutien financier. En cas de résiliation d'un accord lié au soutien financier ou de réduction et de recouvrement d'une dotation financière, les montants correspondants devraient être alloués aux États membres au plus tard le 31 décembre 2033 conformément aux règles de répartition des quotas énoncées à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 5, de la directive 2003/87/CE. Il convient d'établir des procédures contradictoires appropriées pour garantir que les décisions de la Commission en ce qui concerne la suspension et le recouvrement de montants versés ou la résiliation d'accords liés au soutien financier respectent le droit des États membres de présenter des observations.
- (41) La Commission devrait veiller à ce que les intérêts financiers de l'Union soient efficacement protégés. Bien qu'il incombe avant tout à l'État membre lui-même de faire en sorte que le Fonds soit mis en œuvre conformément au droit de l'Union et au droit national applicables, la Commission devrait pouvoir recevoir une assurance suffisante de la part des États membres à cet égard. À cette fin, les États membres devraient veiller, lors de la mise en œuvre du Fonds, au bon fonctionnement d'un système de contrôle interne efficace et efficient et procéder au recouvrement des montants indûment versés ou ayant fait l'objet d'une utilisation abusive. À cet égard, les États membres devraient pouvoir recourir à leurs systèmes de gestion budgétaire nationaux habituels. Les États membres devraient collecter, enregistrer et conserver dans un système électronique des catégories normalisées de données et d'informations permettant de prévenir, détecter et corriger les irrégularités graves dans le cadre des mesures et des investissements soutenus par le Fonds, à savoir la fraude, la corruption et les conflits d'intérêts. La Commission devrait mettre à disposition un système d'information et de suivi, comprenant un outil unique d'exploration de données et de calcul du risque, pour accéder à ces données et informations et les analyser. La Commission devrait encourager l'utilisation de ce système d'information et de suivi en vue d'une application généralisée par les États membres.
- (42) La Commission, l'Office européen de lutte antifraude (OLAF), la Cour des comptes et, le cas échéant, le Parquet européen devraient pouvoir utiliser le système d'information et de suivi dans les limites de leurs compétences et de leurs droits.
- (43) Les États membres et la Commission ne devraient être autorisés à traiter des données à caractère personnel que lorsque cela est nécessaire pour procéder à une décharge, un audit ou un contrôle, et pour l'information, la communication et la visibilité concernant l'utilisation des fonds dans le cadre des mesures de mise en œuvre du Fonds. Les données à caractère personnel devraient être traitées conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁸⁾ ou au règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁹⁾, selon le cas.

⁽¹⁷⁾ Règlement (UE, Euratom) 2020/2092 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2020 relatif à un régime général de conditionnalité pour la protection du budget de l'Union (JO L 433 I du 22.12.2020, p. 1).

⁽¹⁸⁾ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

⁽¹⁹⁾ Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

- (44) Conformément au règlement (UE, Euratom) 2018/1046, au règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁰⁾ et aux règlements (CE, Euratom) n° 2988/95 ⁽²¹⁾, (Euratom, CE) n° 2185/96 ⁽²²⁾ et (UE) 2017/1939 ⁽²³⁾ du Conseil, les intérêts financiers de l'Union doivent être protégés par des mesures proportionnées, y compris par des mesures relatives à la prévention, à la détection et à la correction de la fraude, de la corruption et des conflits d'intérêts ainsi qu'aux enquêtes en la matière et, s'il y a lieu, à l'application de sanctions administratives. En particulier, conformément aux règlements (Euratom, CE) n° 2185/96 et (UE, Euratom) n° 883/2013, l'OLAF a le pouvoir de mener des enquêtes administratives, y compris des contrôles et vérifications sur place, en vue d'établir l'existence éventuelle d'une fraude, d'un acte de corruption, d'un conflit d'intérêts ou de toute autre activité illégale portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union.

Le Parquet européen est habilité, conformément au règlement (UE) 2017/1939, à mener des enquêtes et à engager des poursuites en matière de fraude, d'actes de corruption, de conflits d'intérêts et d'autres infractions pénales portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union, comme le prévoit la directive (UE) 2017/1371 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁴⁾. Conformément au règlement (UE, Euratom) 2018/1046, toute personne ou entité qui reçoit des fonds de l'Union doit coopérer pleinement à la protection des intérêts financiers de l'Union, accorder les droits et accès nécessaires à la Commission, à l'OLAF, à la Cour des comptes et, dans le cas des États membres participant à une coopération renforcée, au Parquet européen en vertu du règlement (UE) 2017/1939, et veiller à ce que tout tiers participant à l'exécution de fonds de l'Union accorde des droits équivalents.

- (45) Les règles financières horizontales adoptées par le Parlement européen et le Conseil en vertu de l'article 322 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne s'appliquent au présent règlement. Ces règles sont énoncées dans le règlement (UE, Euratom) 2018/1046 et fixent notamment les modalités relatives à l'établissement et à l'exécution du budget de l'Union au moyen de subventions, de marchés, de prix et en gestion indirecte, et prévoient le contrôle de la responsabilité des acteurs financiers. Les règles adoptées en vertu de l'article 322 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne prévoient également un régime général de conditionnalité pour la protection du budget de l'Union.

- (46) Il y a lieu de modifier le règlement (UE) 2021/1060 en conséquence.

- (47) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir contribuer à une transition socialement équitable vers la neutralité climatique en atténuant les conséquences sociales de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre générées par les secteurs du bâtiment et du transport routier dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres, mais peut, en raison de ses dimensions et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

⁽²⁰⁾ Règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 septembre 2013 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et abrogeant le règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (Euratom) n° 1074/1999 du Conseil (JO L 248 du 18.9.2013, p. 1).

⁽²¹⁾ Règlement (CE, Euratom) n° 2988/95 du Conseil du 18 décembre 1995 relatif à la protection des intérêts financiers des Communautés européennes (JO L 312 du 23.12.1995, p. 1).

⁽²²⁾ Règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil du 11 novembre 1996 relatif aux contrôles et vérifications sur place effectués par la Commission pour la protection des intérêts financiers des Communautés européennes contre les fraudes et autres irrégularités (JO L 292 du 15.11.1996, p. 2).

⁽²³⁾ Règlement (UE) 2017/1939 du Conseil du 12 octobre 2017 mettant en œuvre une coopération renforcée concernant la création du Parquet européen (JO L 283 du 31.10.2017, p. 1).

⁽²⁴⁾ Directive (UE) 2017/1371 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2017 relative à la lutte contre la fraude portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union au moyen du droit pénal (JO L 198 du 28.7.2017, p. 29).

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Chapitre I

Dispositions générales

Article premier

Objet et champ d'application

Le présent règlement établit le Fonds social pour le climat (ci-après dénommé «Fonds») pour la période allant de 2026 à 2032.

Le Fonds apporte un soutien financier aux États membres pour les mesures et les investissements prévus dans leurs plans sociaux pour le climat (ci-après dénommés «plans»).

Les mesures et les investissements soutenus par le Fonds bénéficient aux ménages, aux microentreprises et aux usagers des transports qui sont vulnérables et particulièrement concernés par l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre générées par les secteurs du bâtiment et du transport routier dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE, en particulier les ménages en situation de précarité énergétique ou ceux en situation de précarité en matière de transport.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «précarité énergétique», pour un ménage, le manque d'accès aux services énergétiques essentiels au maintien d'un niveau décent de vie et de santé, notamment des systèmes adéquats de chauffage, de refroidissement, d'éclairage et d'alimentation des appareils en énergie, compte tenu du contexte national pertinent, de la politique sociale existante et d'autres politiques pertinentes;
- 2) «précarité en matière de transport», l'incapacité ou la difficulté pour les individus et les ménages de faire face aux coûts des transports privés ou publics, ou leur manque d'accès ou leur accès limité aux transports nécessaires pour accéder aux services et activités socio-économiques essentiels, compte tenu du contexte national et spatial;
- 3) «coûts totaux estimés du plan», les coûts totaux estimés des mesures et des investissements prévus dans le plan;
- 4) «dotation financière», le soutien financier non remboursable au titre du Fonds qui est disponible pour être alloué ou qui a été alloué à un État membre;
- 5) «valeur intermédiaire», une réalisation qualitative utilisée pour mesurer les progrès accomplis dans la réalisation d'une mesure ou d'un investissement;
- 6) «valeur cible», une réalisation quantitative utilisée pour mesurer les progrès accomplis dans la réalisation d'une mesure ou d'un investissement;
- 7) «énergie produite à partir de sources renouvelables» ou «énergie renouvelable», l'énergie produite à partir de sources renouvelables au sens de l'article 2, deuxième alinéa, point 1), de la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁵⁾;
- 8) «ménage», un ménage privé au sens de l'article 2, point 15), du règlement (UE) 2019/1700 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁶⁾;

⁽²⁵⁾ Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).

⁽²⁶⁾ Règlement (UE) 2019/1700 du Parlement européen et du Conseil du 10 octobre 2019 établissant un cadre commun pour des statistiques européennes relatives aux personnes et aux ménages fondées sur des données au niveau individuel collectées à partir d'échantillons, modifiant les règlements (CE) n° 808/2004, (CE) n° 452/2008 et (CE) n° 1338/2008 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n° 1177/2003 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CE) n° 577/98 du Conseil (JO L 261 I du 14.10.2019, p. 1).

- 9) «microentreprise», une entreprise qui emploie moins de dix personnes et dont le chiffre d'affaires annuel ou le bilan annuel n'excède pas 2 millions d'euros, calculé sur la base des articles 3 à 6 de l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission ⁽²⁷⁾;
- 10) «ménages vulnérables», les ménages en situation de précarité énergétique ou les ménages, y compris ceux à faible revenu et ceux à revenu intermédiaire de la tranche inférieure, qui sont sensiblement touchés par les effets sur les prix de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre générées par le secteur du bâtiment dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE et qui ne disposent pas des moyens nécessaires pour rénover le bâtiment qu'ils occupent;
- 11) «microentreprises vulnérables», les microentreprises qui sont sensiblement touchées par les effets sur les prix de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre générées par le secteur du bâtiment ou du transport routier dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE et qui, aux fins de leur activité, ne disposent pas des moyens nécessaires soit pour rénover le bâtiment qu'elles occupent, soit pour acheter des véhicules à émissions nulles et à faibles émissions ou pour passer à d'autres modes de transport durables, y compris les transports publics, selon le cas;
- 12) «usagers vulnérables des transports», les individus et les ménages en situation de précarité en matière de transport, mais également les individus et les ménages, y compris ceux à faible revenu et ceux à revenu intermédiaire de la tranche inférieure, qui sont sensiblement touchés par les effets sur les prix de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre générées par le secteur du transport routier dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE et qui ne disposent pas des moyens nécessaires pour acheter des véhicules à émissions nulles et à faibles émissions ou pour passer à d'autres modes de transport durables, y compris les transports publics;
- 13) «rénovation des bâtiments», tout type de rénovation énergétique des bâtiments ayant pour objectif d'accroître la performance énergétique des bâtiments, tel que l'isolation de l'enveloppe du bâtiment, c'est-à-dire les murs, le toit, le sol et le remplacement des fenêtres, ainsi que l'installation de systèmes techniques de bâtiment, conformes à toutes les normes de sécurité nationales applicables, y compris en contribuant aux exigences en matière de rénovation établies dans la directive du Parlement européen et du Conseil sur la performance énergétique des bâtiments (refonte);
- 14) «système technique de bâtiment», l'équipement technique de chauffage des locaux, de refroidissement des locaux, de ventilation, de production d'eau chaude sanitaire, d'automatisation et de contrôle des bâtiments, de production et de stockage d'énergies renouvelables sur site d'un bâtiment ou d'une unité de bâtiment, ou combinant plusieurs de ces équipements techniques, y compris les systèmes utilisant une énergie produite à partir de sources renouvelables;
- 15) «client actif», un client actif au sens de l'article 2, point 8), de la directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁸⁾;
- 16) «communauté énergétique citoyenne», une communauté énergétique citoyenne au sens de l'article 2, point 11), de la directive (UE) 2019/944;
- 17) «communauté d'énergie renouvelable», une communauté d'énergie renouvelable au sens de l'article 2, point 16), de la directive (UE) 2018/2001;
- 18) «échange de pair à pair d'énergie renouvelable», l'échange de pair à pair d'énergie renouvelable au sens de l'article 2, point 18), de la directive (UE) 2018/2001;
- 19) «véhicule à émissions nulles et à faibles émissions», un véhicule à émissions nulles et à faibles émissions au sens de l'article 3, paragraphe 1, point m), du règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁹⁾.

Article 3

Objectifs

1. L'objectif général du Fonds est de contribuer à une transition socialement équitable vers la neutralité climatique en atténuant les conséquences sociales de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre générées par les secteurs du bâtiment et du transport routier dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE.

⁽²⁷⁾ Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité (JO L 187 du 26.6.2014, p. 1).

⁽²⁸⁾ Directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et modifiant la directive 2012/27/UE (JO L 158 du 14.6.2019, p. 125).

⁽²⁹⁾ Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

2. Les objectifs spécifiques du Fonds sont de soutenir les ménages vulnérables, les microentreprises vulnérables et les usagers vulnérables des transports, au moyen d'une aide directe temporaire au revenu et de mesures et d'investissements destinés à accroître l'efficacité énergétique des bâtiments, la décarbonation du chauffage et du refroidissement des bâtiments, y compris par l'intégration, dans les bâtiments, de la production et du stockage d'énergies renouvelables et par l'amélioration de l'accès à la mobilité et aux transports à émissions nulles ou faibles.

Chapitre II

Plans sociaux pour le climat

Article 4

Plans sociaux pour le climat

1. Chaque État membre soumet son plan à la Commission. Le plan contient un ensemble cohérent de mesures et d'investissements nationaux, existants ou nouveaux, visant à répondre aux effets de la tarification du carbone sur les ménages vulnérables, les microentreprises vulnérables et les usagers vulnérables des transports afin de garantir des possibilités de chauffage, de refroidissement et de mobilité abordables tout en accompagnant et en accélérant les mesures nécessaires pour atteindre les objectifs climatiques de l'Union.

2. Chaque État membre veille à la cohérence entre son plan et son plan national intégré en matière d'énergie et de climat mis à jour visé à l'article 14, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1999.

3. Le plan peut inclure des mesures nationales fournissant une aide directe temporaire au revenu pour les ménages vulnérables et les usagers vulnérables des transports afin de réduire les effets de l'augmentation du prix des combustibles fossiles consécutive à l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre générées par les secteurs du bâtiment et du transport routier dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE.

4. Le plan comprend des mesures et des investissements nationaux et, le cas échéant, locaux et régionaux, conformément à l'article 8, visant:

- a) à rénover les bâtiments et à en décarboner le chauffage et le refroidissement, y compris par l'intégration de la production et du stockage d'énergies renouvelables;
- b) à accroître l'adoption de la mobilité et des transports à émissions nulles ou faibles.

5. Lorsqu'un État membre dispose déjà d'un système national d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments et le transport routier ou d'une taxe carbone, les mesures nationales déjà mises en place pour atténuer les incidences et les difficultés sociales peuvent être intégrées dans le plan, pour autant qu'elles soient conformes au présent règlement.

Article 5

Consultation publique

1. Chaque État membre soumet un plan à la Commission à la suite d'une consultation publique avec les autorités locales et régionales, les représentants des partenaires économiques et sociaux, les organisations de la société civile concernées, les organisations de jeunesse et d'autres parties prenantes. Chaque État membre procède à ladite consultation conformément aux exigences de l'article 10 du règlement (UE) 2018/1999 et dans le respect de son cadre juridique national.

2. Chaque État membre inclut dans son plan un résumé des éléments suivants:

- a) la consultation organisée conformément au paragraphe 1; et
- b) la manière dont les contributions des parties prenantes ayant participé à la consultation sont prises en compte dans le plan.

3. Aux fins de l'article 16, paragraphe 3, la Commission évalue si le plan a été élaboré en consultation avec les parties prenantes conformément au paragraphe 1 du présent article.

4. La Commission soutient les États membres en fournissant des exemples de bonnes pratiques en matière de consultations sur les plans conformément à l'article 6, paragraphe 4.

Article 6

Contenu des plans sociaux pour le climat

1. Le plan comporte les éléments suivants:
 - a) des mesures et des investissements concrets, conformément aux articles 4 et 8, en vue de réduire les effets visés au point d) du présent paragraphe, ainsi qu'une explication de la manière dont ces mesures et investissements contribueraient efficacement à la réalisation des objectifs énoncés à l'article 3 dans le cadre général des politiques y afférentes d'un État membre;
 - b) le cas échéant, des mesures d'accompagnement concrètes, mutuellement cohérentes et renforcées en vue de réaliser les mesures et les investissements et de réduire les effets visés au point d);
 - c) des informations sur le financement existant ou prévu des mesures et des investissements provenant d'autres sources de l'Union, internationales, publiques ou, le cas échéant, privées, qui contribuent aux mesures et aux investissements prévus dans le plan, y compris des informations sur l'aide directe temporaire au revenu;
 - d) une estimation des effets probables de l'augmentation des prix résultant de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre générées par les secteurs du bâtiment et du transport routier dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE sur les ménages, en particulier sur l'incidence de la précarité énergétique et de la précarité en matière de transport, et sur les microentreprises; ces effets doivent être analysés à l'échelon territorial approprié défini par chaque État membre, en tenant compte de particularités et d'éléments nationaux tels que l'accès aux transports publics et aux services de base et en répertoriant les zones les plus touchées;
 - e) une estimation du nombre de ménages vulnérables, de microentreprises vulnérables et d'usagers vulnérables des transports ainsi que le recensement de ces ménages, microentreprises et usagers;
 - f) une explication de la manière dont les définitions de la précarité énergétique et de la précarité en matière de transport doivent être appliquées au niveau national;
 - g) lorsque le plan prévoit les mesures visées à l'article 4, paragraphe 3, les critères de recensement des bénéficiaires finaux éligibles, de l'indication du délai envisagé pour les mesures en question et de leur justification sur la base d'une estimation quantitative et d'une explication qualitative de la manière dont ces mesures sont censées réduire la précarité énergétique, la précarité en matière de transport ainsi que la vulnérabilité des ménages face à une augmentation des prix du carburant utilisé dans le transport routier et des combustibles de chauffage;
 - h) les valeurs intermédiaires et les valeurs cibles envisagées, ainsi qu'un calendrier indicatif global relatif à la mise en œuvre des mesures et des investissements qui doivent être menés à bien d'ici au 31 juillet 2032 au plus tard;
 - i) le cas échéant, un calendrier pour la réduction progressive du soutien aux véhicules à faibles émissions;
 - j) les coûts totaux estimés du plan, accompagnés d'une justification appropriée des coûts et d'explications de la manière dont ils sont conformes au principe de l'efficacité au regard des coûts et proportionnés à l'incidence attendue du plan;
 - k) la contribution nationale envisagée aux coûts totaux estimés du plan, calculée conformément à l'article 15;
 - l) à l'exception des mesures visées à l'article 4, paragraphe 3, du présent règlement, une explication de la manière dont le plan garantit qu'aucune des mesures ou des investissements ne causerait de préjudice important aux objectifs environnementaux au sens de l'article 17 du règlement (UE) 2020/852;
 - m) les modalités du suivi et de la mise en œuvre effectifs du plan par l'État membre concerné, en particulier des valeurs intermédiaires et des valeurs cibles proposées, y compris les indicateurs communs pertinents visés à l'annexe IV et, si aucun desdits indicateurs n'est pertinent pour une mesure ou un investissement spécifique, les indicateurs individuels supplémentaires proposés par l'État membre concerné;
 - n) en vue de la préparation et, le cas échéant, de la mise en œuvre du plan, une synthèse du processus de consultation publique visé à l'article 5;

- o) une explication du système mis en place par l'État membre concerné pour prévenir, détecter et corriger la fraude, la corruption et les conflits d'intérêts lors de l'utilisation de la dotation financière allouée au titre du Fonds, et des dispositions visant à éviter un double financement au titre du Fonds et d'autres programmes de l'Union;
 - p) le cas échéant et s'il y a lieu, une explication de la manière dont les spécifications géographiques, concernant par exemple les îles, les régions et territoires ultrapériphériques, les zones rurales ou isolées, les zones périphériques moins accessibles, les zones montagneuses ou celles en retard de développement, ont été prises en compte dans le plan;
 - q) s'il y a lieu, une explication de la manière dont les mesures et les investissements visent à lutter contre les inégalités entre les hommes et les femmes.
2. Le plan peut comprendre des actions d'assistance technique nécessaires à la gestion et à la mise en œuvre effectives des mesures et des investissements.
3. Le plan assure une cohérence par rapport aux informations fournies et aux engagements pris par l'État membre au titre des éléments suivants:
- a) le plan d'action du socle européen des droits sociaux;
 - b) ses programmes relevant de la politique de cohésion au titre du règlement (UE) 2021/1060;
 - c) son plan pour la reprise et la résilience au titre du règlement (UE) 2021/241;
 - d) son plan de rénovation des bâtiments au titre de la directive du Parlement européen et du Conseil sur la performance énergétique des bâtiments (refonte);
 - e) son plan national intégré en matière d'énergie et de climat mis à jour, au titre du règlement (UE) 2018/1999; et
 - f) ses plans territoriaux pour une transition juste au titre du règlement (UE) 2021/1056.
4. Lors de l'élaboration du plan, la Commission organise un échange de bonnes pratiques, y compris sur les mesures et les investissements efficaces au regard du coût à inclure dans les plans. Les États membres peuvent demander un appui technique au titre du mécanisme européen d'assistance technique pour les projets énergétiques locaux (ELENA) établi par un accord conclu entre la Commission et la Banque européenne d'investissement en 2009, ou au titre de l'instrument d'appui technique établi par le règlement (UE) 2021/240 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁰⁾.
5. Aux fins du paragraphe 1, point l), du présent article, la Commission fournit aux États membres des orientations techniques, adaptées au champ d'application du Fonds, sur la conformité des mesures et des investissements avec le principe consistant à «ne pas causer de préjudice important» au sens de l'article 17 du règlement (UE) 2020/852.
6. Afin d'aider les États membres à fournir les informations visées au paragraphe 1, point d), du présent article, la Commission fournit une valeur commune à prendre en considération comme une estimation pour le prix du carbone résultant de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre générées par les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE.
7. Chaque État membre utilise le modèle figurant à l'annexe V pour le plan.

Chapitre III

Soutien du fonds destiné aux plans sociaux pour le climat

Article 7

Principes régissant le Fonds

1. Le Fonds apporte un soutien financier aux États membres pour financer les mesures et les investissements prévus dans leurs plans.

⁽³⁰⁾ Règlement (UE) 2021/240 du Parlement européen et du Conseil du 10 février 2021 établissant un instrument d'appui technique (JO L 57 du 18.2.2021, p. 1).

2. Le versement du soutien financier au titre du paragraphe 1 du présent article à chaque État membre est subordonné à la réalisation par cet État membre des valeurs intermédiaires et des valeurs cibles pour les mesures et les investissements conformément à l'article 8 du présent règlement. Ces valeurs intermédiaires et ces valeurs cibles sont compatibles avec les objectifs climatiques de l'Union et les objectifs fixés dans le règlement (UE) 2021/1119, et incluent notamment:

- a) l'efficacité énergétique;
- b) la rénovation des bâtiments;
- c) la mobilité et les transports à émissions nulles ou faibles;
- d) la réduction des émissions de gaz à effet de serre;
- e) la réduction du nombre de ménages vulnérables, en particulier ceux en situation de précarité énergétique, de microentreprises vulnérables et d'utilisateurs vulnérables des transports.

3. Le Fonds soutient uniquement les mesures et les investissements qui respectent le principe consistant à «ne pas causer de préjudice important», au sens de l'article 17 du règlement (UE) 2020/852.

4. Les mesures et les investissements soutenus par le Fonds réduisent la dépendance à l'égard des combustibles fossiles et, le cas échéant, contribuent à la mise en œuvre du socle européen des droits sociaux ainsi qu'à des emplois durables et de qualité dans les domaines couverts par les mesures et les investissements du Fonds.

Article 8

Mesures et investissements éligibles à inclure dans les plans sociaux pour le climat

1. L'État membre peut inclure les mesures et investissements aux effets durables suivants dans les coûts totaux estimés du plan, pour autant qu'ils ciblent principalement les ménages vulnérables, les microentreprises vulnérables ou les utilisateurs vulnérables des transports et qu'ils visent à:

- a) soutenir les rénovations des bâtiments, en particulier pour les ménages vulnérables et les microentreprises vulnérables occupant les bâtiments les moins performants, y compris pour les locataires et les personnes vivant dans des logements sociaux;
- b) favoriser l'accès à des logements abordables et économes en énergie, y compris des logements sociaux;
- c) contribuer à la décarbonation, par exemple par l'électrification, du chauffage, du refroidissement et de la cuisson dans les bâtiments en donnant accès à des systèmes abordables et économes en énergie, et en intégrant la production et le stockage d'énergies renouvelables, y compris par l'intermédiaire de communautés d'énergie renouvelable, de communautés énergétiques citoyennes et d'autres clients actifs, afin de promouvoir l'adoption de l'autoconsommation d'énergie renouvelable, comme le partage d'énergie et l'échange de pair à pair d'énergie renouvelable, le raccordement aux réseaux intelligents et aux réseaux de chauffage urbain, qui participe à la réalisation d'économies d'énergie ou à la réduction de la précarité énergétique;
- d) dispenser des informations, des actions éducatives, des actions de sensibilisation et des conseils ciblés, accessibles et abordables sur les mesures et les investissements efficaces au regard du coût, le soutien disponible pour les rénovations des bâtiments et l'efficacité énergétique, ainsi que d'autres solutions durables et abordables en matière de mobilité et de transport;
- e) aider les entités publiques et privées, y compris les fournisseurs de logements sociaux, en particulier les coopératives public-privé, à élaborer et à fournir des solutions abordables en matière d'efficacité énergétique et des instruments de financement appropriés, conformes aux objectifs sociaux du Fonds;
- f) fournir un accès aux véhicules et aux bicyclettes à émissions nulles ou faibles, tout en maintenant la neutralité technologique, y compris un soutien financier ou des incitations fiscales pour leur achat ainsi que pour les infrastructures publiques et privées appropriées, en particulier, s'il y a lieu, l'achat de véhicules à émissions nulles et à faibles émissions, des infrastructures de recharge et de ravitaillement, et le développement d'un marché des véhicules à émissions nulles d'occasion; les États membres s'efforcent de faire en sorte que, lorsque les véhicules à émissions nulles constituent une solution abordable et déployable, le soutien à ces véhicules soit prioritaire dans leurs plans;
- g) encourager l'utilisation des transports publics abordables et accessibles et aider les entités privées et publiques, y compris les coopératives, à développer et à fournir une mobilité durable à la demande, des services de mobilité partagée et des options de mobilité active.

2. Les États membres peuvent inclure dans les coûts totaux estimés des plans les coûts des mesures fournissant une aide directe au revenu aux ménages vulnérables et aux usagers vulnérables des transports afin de réduire l'incidence de l'augmentation des prix du carburant utilisé dans le transport routier et des combustibles de chauffage. Ladite aide est temporaire et diminue au fil du temps. Les États membres peuvent fournir une aide directe au revenu si leurs plans contiennent des mesures ou des investissements destinés aux ménages vulnérables et aux usagers vulnérables des transports conformément à l'article 8, paragraphe 1, du présent règlement. Cette aide est limitée à l'incidence directe de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre générées par les secteurs du bâtiment et du transport routier dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE. Les coûts des mesures fournissant une aide directe temporaire au revenu ne représentent pas plus de 37,5 % des coûts totaux estimés du plan visés à l'article 6, paragraphe 1, point j), du présent règlement.

3. Les États membres peuvent inclure dans les coûts totaux estimés des plans les coûts d'une assistance technique destinée à couvrir les dépenses liées aux activités de formation, de programmation, de suivi, de contrôle, d'audit et d'évaluation qui sont nécessaires à la gestion du Fonds et à la réalisation de ses objectifs, par exemple des études, des dépenses informatiques, la consultation publique des parties prenantes et des actions d'information et de communication. Les coûts de cette assistance technique ne représentent pas plus de 2,5 % du coût total estimé du plan, visé à l'article 6, paragraphe 1, point j).

Article 9

Transfert des bénéficiaires aux ménages, aux microentreprises et aux usagers des transports

1. Les États membres peuvent inclure dans les plans le soutien apporté par l'intermédiaire d'entités publiques ou privées autres que les ménages vulnérables, les microentreprises vulnérables et les usagers vulnérables des transports, pour autant que ces entités exécutent des mesures et réalisent des investissements bénéficiant en dernier ressort aux ménages vulnérables, aux microentreprises vulnérables ou aux usagers vulnérables des transports.

2. Les États membres prévoient les dispositions légales et contractuelles nécessaires pour garantir que l'intégralité du bénéfice est transférée aux ménages vulnérables, aux microentreprises vulnérables ou aux usagers vulnérables des transports.

Article 10

Ressources du Fonds

1. Un montant maximal de 65 000 000 000 EUR en prix courants pour la période allant du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2032 est mis à disposition, conformément à l'article 10 *bis*, paragraphe 8 *ter*, et à l'article 30 *quinquies*, paragraphes 3 et 4, de la directive 2003/87/CE, pour la mise en œuvre du Fonds. Ce montant constitue des recettes affectées externes aux fins de l'article 21, paragraphe 5, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, sans préjudice de l'article 30 *quinquies*, paragraphe 4, sixième alinéa, de la directive 2003/87/CE.

Les montants annuels alloués au Fonds, dans la limite du montant maximal fixé au premier alinéa du présent paragraphe, ne dépassent pas les montants visés à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 4, quatrième alinéa, de la directive 2003/87/CE.

Lorsque le système d'échange de quotas d'émission établi conformément au chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE est reporté à 2028 en vertu de l'article 30 *duodecies* de ladite directive, le montant maximal à mettre à la disposition du Fonds est de 54 600 000 000 EUR et les montants annuels alloués au Fonds ne dépassent pas les montants respectifs visés à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 4, cinquième alinéa, de la directive 2003/87/CE.

2. Par dérogation à l'article 22, paragraphe 2, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 et sans préjudice de l'article 19 du présent règlement, les crédits d'engagement couvrant le montant maximal pertinent visé au paragraphe 1 du présent article sont mis à disposition automatiquement au début de chaque exercice, à partir du 1^{er} janvier 2026, jusqu'à concurrence des montants annuels applicables pertinents visés au paragraphe 1, deuxième et troisième alinéas.

3. Les montants visés au paragraphe 1 peuvent également couvrir des dépenses liées aux activités de préparation, de suivi, de contrôle, d'audit et d'évaluation nécessaires aux fins de la gestion du Fonds et de la réalisation de ses objectifs, notamment des études, des réunions d'experts, la consultation des parties prenantes, des actions d'information et de communication, y compris des actions de sensibilisation de grande envergure et la communication institutionnelle des priorités politiques de l'Union, dans la mesure où elles se rapportent aux objectifs du présent règlement, des dépenses liées aux réseaux informatiques servant au traitement et à l'échange des informations, des outils informatiques internes, ainsi

que toutes les autres dépenses d'assistance technique et administrative engagées par la Commission dans le cadre de la gestion du Fonds. Les dépenses peuvent également englober les coûts d'autres activités d'appui, telles que le contrôle de la qualité et le suivi de projets sur le terrain, et les coûts de conseil entre pairs et d'experts aux fins de l'évaluation et de la mise en œuvre des actions éligibles.

Article 11

Ressources provenant de programmes en gestion partagée et à destination desdits programmes et utilisation des ressources

1. Les ressources allouées aux États membres dans le cadre de la gestion partagée peuvent, à leur demande, être transférées au Fonds, sous réserve du respect des conditions énoncées dans les dispositions pertinentes du règlement (UE) 2021/1060. La Commission exécute ces ressources en mode direct, conformément à l'article 62, paragraphe 1, premier alinéa, point a), du règlement (UE, Euratom) 2018/1046. Ces ressources sont utilisées exclusivement au profit de l'État membre concerné.

2. Les États membres peuvent demander, dans leurs plans soumis conformément à l'article 4, paragraphe 1, du présent règlement, le transfert d'un maximum pouvant aller jusqu'à 15 % de leur dotation financière annuelle maximale aux fonds en gestion partagée en vertu du règlement (UE) 2021/1060. Les ressources transférées financent les mesures et les investissements visés à l'article 8 du présent règlement et sont exécutées conformément aux règles régissant les fonds auxquels les ressources sont transférées. Les ressources sont transférées par les États membres par la modification d'un ou de plusieurs programmes, à l'exception des programmes relevant de l'objectif «Coopération territoriale européenne» (Interreg), conformément à l'article 26 bis du règlement (UE) 2021/1060, et sont exécutées conformément aux règles énoncées dans ledit règlement et aux règles régissant les fonds auxquels les ressources sont transférées.

3. Les États membres peuvent confier aux autorités de gestion des programmes de la politique de cohésion au titre du règlement (UE) 2021/1060 l'exécution de mesures et d'investissements bénéficiant du Fonds, le cas échéant compte tenu des synergies avec lesdits programmes de la politique de cohésion et conformément aux objectifs du Fonds. Les États membres font part de leur intention de confier cette responsabilité aux autorités en question dans leurs plans. Dans ce cas, les systèmes de gestion et de contrôle existants mis en place par les États membres, tels qu'ils ont été notifiés à la Commission, sont réputés conformes aux exigences du présent règlement.

4. Les États membres peuvent inclure dans leurs plans, dans les coûts totaux estimés, les paiements destinés à un appui technique supplémentaire conformément à l'article 7 du règlement (UE) 2021/240 et le montant de la contribution sous forme de liquidités aux fins du compartiment «États membres» conformément aux dispositions pertinentes du règlement (UE) 2021/523 du Parlement européen et du Conseil⁽³¹⁾. Ces coûts ne dépassent pas 4 % de la dotation financière maximale allouée au plan, et les mesures correspondantes, telles qu'elles sont définies dans le plan, sont conformes au présent règlement.

Article 12

Mise en œuvre

Le Fonds est mis en œuvre par la Commission en gestion directe, conformément aux dispositions pertinentes adoptées en vertu de l'article 322 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, en particulier le règlement (UE, Euratom) 2018/1046 et le règlement (UE, Euratom) 2020/2092 relatif à un régime général de conditionnalité pour la protection du budget de l'Union.

Article 13

Additionnalité et financement complémentaire

1. Le soutien apporté au titre du Fonds s'ajoute au soutien apporté au titre d'autres fonds, programmes et instruments de l'Union. Les mesures et les investissements soutenus au titre du Fonds peuvent bénéficier d'un soutien au titre d'autres fonds, programmes et instruments de l'Union, à condition que ce soutien ne couvre pas les mêmes coûts.

⁽³¹⁾ Règlement (UE) 2021/523 du Parlement européen et du Conseil du 24 mars 2021 établissant le programme InvestEU et modifiant le règlement (UE) 2015/1017 (JO L 107 du 26.3.2021, p. 30).

2. Le soutien du Fonds, y compris l'aide directe temporaire au revenu visée à l'article 4, paragraphe 3, est complémentaire et ne se substitue pas aux dépenses budgétaires nationales récurrentes.

3. Pour l'assistance technique aux États membres, les coûts administratifs directement liés à la mise en œuvre du plan ne sont pas considérés comme des dépenses budgétaires nationales récurrentes.

Article 14

Dotation financière maximale

1. La dotation financière maximale est calculée pour chaque État membre conformément à l'article 10 et aux annexes I et II.

2. Chaque État membre peut présenter une demande jusqu'à concurrence de sa dotation financière maximale afin de mettre en œuvre son plan.

Article 15

Contribution nationale aux coûts totaux estimés

Les États membres contribuent à hauteur d'au moins 25 % des coûts totaux estimés de leurs plans.

Article 16

Évaluation par la Commission

1. La Commission évalue la conformité du plan et, le cas échéant, de toute modification de ce plan présentée par un État membre conformément à l'article 18, avec le présent règlement. Lorsqu'elle procède à cette évaluation, la Commission agit en coopération étroite avec l'État membre concerné. La Commission peut formuler des observations ou demander des renseignements complémentaires dans un délai de deux mois à compter de la date de présentation du plan par l'État membre. L'État membre fournit les renseignements complémentaires demandés et peut modifier son plan si nécessaire, y compris après l'avoir soumis. L'État membre et la Commission peuvent, si nécessaire, convenir de prolonger le délai fixé pour l'évaluation pour une durée raisonnable.

2. La Commission évalue si les transferts demandés conformément à l'article 11 répondent aux objectifs du présent règlement.

3. La Commission évalue la pertinence, l'efficacité, l'efficience et la cohérence du plan compte tenu des défis spécifiques et de la dotation financière de l'État membre, comme suit:

a) aux fins de l'évaluation de la pertinence, la Commission tient compte des critères suivants:

- i) si le plan constitue une réponse adéquate à l'incidence sociale de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre provenant des bâtiments et du transport routier dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE sur les ménages vulnérables, les microentreprises vulnérables et les usagers vulnérables des transports dans l'État membre concerné, et aux défis auxquels ils sont confrontés, en particulier les ménages en situation de précarité énergétique ou de précarité en matière de transport, en tenant dûment compte des défis recensés dans les évaluations, par la Commission, de la mise à jour du plan national intégré en matière d'énergie et de climat de l'État membre concerné et de son état d'avancement, conformément à l'article 9, paragraphe 3, et aux articles 13 et 29 du règlement (UE) 2018/1999, ainsi que dans les recommandations de la Commission aux États membres formulées en vertu de l'article 34 du règlement (UE) 2018/1999, compte tenu des objectifs de l'Union en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 et de l'objectif à long terme de neutralité climatique de l'Union à l'horizon 2050 au plus tard;
- ii) si le plan est censé garantir que les mesures et les investissements qu'il contient ne causent pas de préjudice important aux objectifs environnementaux au sens de l'article 17 du règlement (UE) 2020/852 et s'il aide à réduire la dépendance à l'égard des combustibles fossiles;

- iii) si le plan contient des mesures et des investissements qui contribuent à la transition écologique, notamment pour faire face aux conséquences sociales et relever les défis sociaux qui en découlent et, en particulier, pour atteindre les objectifs de l'Union en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 et l'objectif à long terme de neutralité climatique de l'Union à l'horizon 2050 au plus tard ainsi que les valeurs intermédiaires pour 2030 de la stratégie de mobilité durable et intelligente de l'Union;
- b) aux fins de l'évaluation de l'efficacité, la Commission tient compte des critères suivants:
- i) si le plan est censé avoir, dans l'État membre, une incidence durable sur les défis qu'il s'attache à relever, conformément aux objectifs de l'Union en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 et à l'objectif à long terme de neutralité climatique de l'Union à l'horizon 2050 au plus tard, et en particulier sur les ménages vulnérables, les microentreprises vulnérables et les usagers vulnérables des transports, en particulier les ménages en situation de précarité énergétique ou de précarité en matière de transport;
 - ii) si les dispositions proposées par l'État membre sont censées garantir le suivi et la mise en œuvre effectifs du plan, y compris le calendrier, les valeurs intermédiaires et les valeurs cibles prévus, ainsi que les indicateurs connexes;
 - iii) si les mesures et les investissements proposés par l'État membre sont cohérents et conformes aux exigences de la directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'efficacité énergétique (refonte), de la directive (UE) 2018/2001, du règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil, de la directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³²⁾ et de la directive 2010/31/UE; et
 - iv) si les mesures et les investissements proposés par l'État membre garantissent la complémentarité, la synergie, la cohérence et l'homogénéité avec les instruments de l'Union visés à l'article 6, paragraphe 3;
- c) aux fins de l'évaluation de l'efficacité, la Commission tient compte des critères suivants:
- i) si la justification fournie par l'État membre quant au montant des coûts totaux estimés du plan est raisonnable, plausible, conforme au principe de l'efficacité au regard des coûts et proportionnée à l'incidence environnementale et sociale attendue au niveau national, tout en tenant compte également des spécificités nationales qui pourraient avoir une incidence sur les coûts prévus dans le plan;
 - ii) si les dispositions proposées par l'État membre sont censées prévenir, détecter et corriger la corruption, la fraude et les conflits d'intérêts lors de l'utilisation de la dotation financière octroyée au titre du Fonds, y compris les dispositions qui visent à éviter un double financement au titre du Fonds et d'autres programmes de l'Union;
 - iii) si les valeurs intermédiaires et valeurs cibles proposées par l'État membre sont efficaces au regard du champ d'application, des objectifs et des actions éligibles du Fonds;
- d) aux fins de l'évaluation de la cohérence, la Commission détermine si le plan contient des mesures et des investissements qui constituent des actions cohérentes.

Article 17

Décision de la Commission

1. Sur la base de l'évaluation effectuée conformément à l'article 16, la Commission rend une décision à l'égard du plan d'un État membre au moyen d'un acte d'exécution, au plus tard dans les cinq mois à compter de la date de présentation du plan, conformément à l'article 4, paragraphe 1.
2. Lorsque la Commission rend une évaluation positive sur un plan, l'acte d'exécution visé au paragraphe 1 énonce:
 - a) les mesures et les investissements que l'État membre mettra en œuvre, le montant des coûts totaux estimés du plan ainsi que les valeurs intermédiaires et les valeurs cibles;

⁽³²⁾ Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie (JO L 120 du 15.5.2009, p. 5).

- b) la dotation financière maximale allouée conformément à l'article 14, paragraphe 1, à verser par tranches, conformément à l'article 20, une fois que l'État membre a atteint de manière satisfaisante les valeurs intermédiaires et les valeurs cibles pertinentes définies pour la mise en œuvre du plan;
- c) la contribution nationale;
- d) les modalités et le calendrier de suivi et de mise en œuvre du plan, y compris, le cas échéant, les mesures nécessaires pour se conformer à l'article 21;
- e) les indicateurs pertinents relatifs au respect des valeurs intermédiaires et valeurs cibles envisagées; et
- f) les modalités de la fourniture à la Commission d'un accès aux données pertinentes sous-jacentes.

3. La dotation financière maximale visée au paragraphe 2, point b), du présent article est déterminée sur la base des coûts totaux estimés du plan proposé par l'État membre, conformément à l'évaluation effectuée au regard des critères énoncés à l'article 16, paragraphe 3.

Le montant de la dotation financière maximale visée au paragraphe 2, point b), du présent article, est fixé comme suit:

- a) lorsque le plan répond de manière satisfaisante aux critères définis à l'article 16, paragraphe 3, et que le montant des coûts totaux estimés du plan diminué de la contribution nationale est égal ou supérieur à la dotation financière maximale pour cet État membre, visée à l'article 14, paragraphe 1, la dotation financière allouée à l'État membre est égale au montant total de la dotation financière maximale visée à l'article 14, paragraphe 1;
- b) lorsque le plan répond de manière satisfaisante aux critères définis à l'article 16, paragraphe 3, et que le montant des coûts totaux estimés du plan diminué de la contribution nationale est inférieur à la dotation financière maximale pour cet État membre, visée à l'article 14, paragraphe 1, la dotation financière allouée à l'État membre est égale au montant des coûts totaux estimés du plan diminué de la contribution nationale;
- c) lorsque le plan répond de manière satisfaisante aux critères énoncés à l'article 16, paragraphe 3, mais que l'évaluation met en évidence des lacunes dans les systèmes de contrôle interne, la Commission peut exiger que des mesures supplémentaires visant à remédier à ces lacunes soient incluses dans le plan et mises en œuvre par l'État membre avant le premier paiement;
- d) lorsque le plan ne répond pas de manière satisfaisante aux critères énoncés à l'article 16, paragraphe 3, aucune contribution financière n'est allouée à l'État membre.

4. Lorsque la Commission évalue négativement un plan, la décision visée au paragraphe 1 indique les raisons de cette évaluation négative. L'État membre soumet à nouveau le plan, en tenant compte de l'évaluation de la Commission.

Article 18

Modification des plans sociaux pour le climat

1. Lorsqu'un plan ne peut plus être respecté, y compris les valeurs intermédiaires et valeurs cibles pertinentes, ou lorsqu'il doit faire l'objet d'ajustements importants, en tout ou en partie, de la part d'un État membre en raison de circonstances objectives, notamment en raison des effets directs réels de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre provenant des secteurs du bâtiment et du transport routier dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE, l'État membre concerné présente à la Commission un plan modifié afin d'y inclure les modifications nécessaires et dûment justifiées. Les États membres peuvent demander un appui technique, conformément à l'article 11, paragraphe 4, pour l'élaboration du plan modifié.

2. La Commission évalue le plan modifié conformément à l'article 16.

3. Lorsque la Commission évalue positivement un plan modifié, elle adopte, conformément à l'article 17, paragraphe 1, une décision exposant les raisons de son évaluation positive, au moyen d'un acte d'exécution. Par dérogation à l'article 17, paragraphe 1, la Commission adopte la décision visée au présent paragraphe dans un délai de trois mois à compter de la date de présentation du plan modifié par l'État membre concerné.

4. Lorsque la Commission évalue négativement un plan modifié, elle rejette le plan modifié dans le délai visé au paragraphe 3, après avoir donné à l'État membre concerné la possibilité de présenter ses observations dans un délai de trois mois à compter de la date de communication de l'évaluation du plan modifié de la Commission.

5. Au plus tard le 15 mars 2029, chaque État membre évalue la pertinence de son plan au regard des effets directs réels de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre provenant des secteurs du bâtiment et du transport routier dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE. Ces évaluations sont soumises à la Commission en même temps que les rapports d'avancement nationaux intégrés en matière d'énergie et de climat conformément à l'article 17 du règlement (UE) 2018/1999.

6. Dans le cas où un État membre procède à des ajustements mineurs du plan, qui constituent une augmentation ou une diminution de moins de 5 % d'une valeur cible énoncée dans le plan, tels que des mises à jour mineures des mesures et investissements décrits dans le plan, ou à la correction d'erreurs matérielles, il en informe la Commission.

Article 19

Engagement de la dotation financière

1. Après avoir adopté une décision positive visée à l'article 17 du présent règlement, la Commission conclut en temps utile un accord avec l'État membre concerné, qui constitue un engagement juridique individuel au sens du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 pour la période 2026-2032, sans préjudice de l'article 30 *quinquies*, paragraphe 4, et des articles 30 *decies* et 30 *duodecies* de la directive 2003/87/CE. Cet accord est conclu au plus tôt un an avant l'année de début des enchères conformément au chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE, ou deux ans avant cette année-là, dans les cas où l'article 10, paragraphe 1, troisième alinéa, du présent règlement s'applique.

2. Les engagements budgétaires peuvent être fondés sur des engagements globaux et, le cas échéant, fractionnés sur plusieurs exercices en tranches annuelles.

Article 20

Règles en matière de paiement, de suspension et de résiliation des accords concernant les dotations financières

1. Le paiement des dotations financières à l'État membre au titre du présent article est effectué dès lors que les valeurs intermédiaires et valeurs cibles pertinentes indiquées dans le plan approuvé conformément à l'article 17 ont été atteintes, et sous réserve de la disponibilité des fonds. Dès lors, l'État membre présente à la Commission une demande dûment motivée de paiement. L'État membre présente de telles demandes de paiement à la Commission une ou deux fois par an, au plus tard le 31 juillet ou le 31 décembre.

2. Lorsqu'elle reçoit une demande de paiement de la part d'un État membre, la Commission examine si les valeurs intermédiaires et valeurs cibles pertinentes fixées dans la décision de la Commission visée à l'article 17 ont été atteintes de manière satisfaisante. Le fait d'avoir atteint les valeurs intermédiaires et valeurs cibles de manière satisfaisante présuppose que l'État membre concerné n'a pas annulé les mesures liées aux valeurs intermédiaires et valeurs cibles précédemment atteintes de manière satisfaisante.

3. Lorsque son évaluation d'une demande individuelle de paiement est positive, la Commission adopte une décision individuelle autorisant le versement de la dotation financière conformément au règlement (UE, Euratom) 2018/1046, sous réserve de la disponibilité des fonds et en veillant à assurer l'égalité de traitement des États membres. La Commission adopte la décision individuelle au plus tôt deux mois et au plus tard trois mois après la date limite de présentation de la demande de paiement conformément au paragraphe 1 du présent article.

4. Lorsque, à la suite de l'évaluation visée au paragraphe 3 du présent article, la Commission établit que les valeurs intermédiaires et valeurs cibles fixées dans la décision de la Commission visée à l'article 17 n'ont pas été atteintes de manière satisfaisante, le paiement de la partie de la dotation financière proportionnelle à la valeur intermédiaire ou valeur cible non atteinte est suspendu. L'État membre peut présenter ses observations dans un délai d'un mois à compter de la communication de l'évaluation faite par la Commission.

La suspension n'est levée que lorsque les valeurs intermédiaires et valeurs cibles ont été atteintes de manière satisfaisante, comme cela est indiqué dans la décision de la Commission visée à l'article 17.

5. Par dérogation à l'article 116, paragraphe 2, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, le délai de paiement commence à courir à partir de la date de la communication de la décision de la Commission autorisant le versement de la dotation financière à l'État membre concerné conformément au paragraphe 3 du présent article, ou à partir de la date de la communication de la levée d'une suspension conformément au paragraphe 4, deuxième alinéa, du présent article.

6. Lorsque les valeurs intermédiaires et valeurs cibles n'ont pas été atteintes de manière satisfaisante dans un délai de neuf mois à compter de la suspension visée au paragraphe 4, premier alinéa, la Commission réduit proportionnellement le montant de la dotation financière après avoir donné à l'État membre la possibilité de présenter ses observations dans un délai de deux mois à compter de la communication de ses conclusions concernant le respect des valeurs intermédiaires et valeurs cibles.

7. Si, dans un délai de quinze mois à compter de la date de la conclusion des accords pertinents visés à l'article 19, aucun progrès tangible n'a été accompli par l'État membre à l'égard des valeurs intermédiaires et valeurs cibles pertinentes, la Commission résilie ces accords et procède au dégageant du montant de la dotation financière, sans préjudice de l'article 14, paragraphe 3, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046. La Commission statue sur la résiliation de ces accords après avoir donné à l'État membre la possibilité de présenter ses observations dans un délai de deux mois à compter de la communication de son évaluation concluant qu'aucun progrès tangible n'a été accompli.

8. Tous les paiements sont effectués au plus tard le 31 décembre 2033.

9. Par dérogation à l'article 116 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 et au paragraphe 5 du présent article, si, au cours d'un cycle donné de demandes de paiement visées au paragraphe 1 du présent article, les recettes affectées au Fonds conformément à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE ne sont pas suffisantes pour couvrir les demandes de paiement présentées, la Commission effectue des versements aux États membres au prorata, déterminé comme la part des disponibilités de paiement sur le total des paiements approuvés. Lors du cycle suivant de demandes de paiement, la Commission donne la priorité aux États membres ayant subi des retards de paiement au cours du cycle précédent de demandes de paiement, et ne répond qu'ensuite aux demandes de paiement nouvellement présentées.

10. Par dérogation à l'article 12, paragraphe 4, point c), du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 et sans préjudice de l'article 30 *quinquies*, paragraphe 4, sixième alinéa, de la directive 2003/87/CE, la Commission alloue aux États membres les montants correspondant à tout crédit non utilisé au plus tard le 31 décembre 2033 conformément aux règles régissant la répartition des quotas au sens de l'article 30 *quinquies*, paragraphe 5, de la directive 2003/87/CE afin d'atteindre les objectifs visés à l'article 3 du présent règlement.

Article 21

Protection des intérêts financiers de l'Union

1. Les États membres, lorsqu'ils mettent en œuvre les plans, en tant que bénéficiaires de fonds au titre du Fonds, prennent toutes les mesures appropriées pour protéger les intérêts financiers de l'Union et veiller à ce que l'utilisation des dotations financières dans le cadre des mesures et des investissements soutenus par le Fonds, y compris ceux mis en œuvre par des entités publiques ou privées autres que des ménages vulnérables, des microentreprises vulnérables et des usagers vulnérables des transports conformément à l'article 9, respecte le droit de l'Union et le droit national applicables, en particulier en ce qui concerne la prévention, la détection et la correction de la fraude, de la corruption et des conflits d'intérêts. À cet effet, les États membres prévoient un système de contrôle interne efficace et efficient tel qu'il est précisé à l'annexe III et le recouvrement des montants indûment versés ou mal employés. Les États membres peuvent recourir à leurs systèmes de gestion budgétaire nationaux habituels.

2. Les accords visés à l'article 19 prévoient les obligations suivantes pour les États membres:

a) vérifier régulièrement que le financement octroyé a été correctement utilisé conformément à toutes les règles applicables et que toute mesure ou tout investissement au titre du plan a été correctement mis en œuvre conformément à toutes les règles applicables, en particulier en ce qui concerne la prévention, la détection et la correction de la fraude, de la corruption et des conflits d'intérêts;

- b) prendre des mesures appropriées pour prévenir, détecter et corriger toute fraude, toute corruption et tout conflit d'intérêts au sens de l'article 61 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 qui porte atteinte aux intérêts financiers de l'Union, et engager des poursuites pour recouvrer les fonds qui ont été détournés, y compris en ce qui concerne toute mesure ou tout investissement mis en œuvre au titre du plan;
- c) accompagner toute demande de paiement:
- i) d'une déclaration de gestion attestant que les dotations financières ont été utilisées aux fins prévues, que les informations fournies avec la demande de paiement sont complètes, exactes et fiables et que les systèmes de contrôle interne mis en place donnent l'assurance nécessaire que les dotations financières ont été gérées conformément à toutes les règles applicables, notamment les règles visant à éviter les conflits d'intérêts et à prévenir la fraude, la corruption et un double financement au titre du Fonds et d'autres programmes de l'Union, conformément au principe de bonne gestion financière; et
 - ii) d'un résumé des audits effectués conformément aux normes d'audit internationalement reconnues, indiquant notamment la portée de ces audits pour ce qui est du montant des dépenses couvertes et de la période concernée ainsi que l'analyse des lacunes décelées et de toute mesure corrective prise;
- d) à des fins d'audit et de contrôle et afin de disposer d'informations comparables sur l'utilisation des dotations financières en lien avec les mesures et les investissements mis en œuvre au titre du plan, recueillir, enregistrer et stocker dans un système électronique les catégories de données standardisées suivantes et assurer l'accès à celles-ci:
- i) le nom des destinataires finaux des dotations financières, leur numéro d'identification TVA ou leur numéro d'identification fiscale et le montant des dotations financières versées au titre du Fonds;
 - ii) le nom du ou des contractants et du ou des sous-traitants et leur numéro d'identification TVA ou leur numéro d'identification fiscale et la valeur du ou des marchés, lorsque le bénéficiaire final des dotations financières est un pouvoir adjudicateur conformément au droit de l'Union ou au droit national en matière de marchés publics;
 - iii) le ou les prénoms, le ou les noms, la ou les dates de naissance et le ou les numéros d'identification TVA ou le ou les numéros d'identification fiscale du ou des bénéficiaires effectifs du destinataire des dotations financières ou du contractant, au sens de l'article 3, point 6), de la directive (UE) 2015/849 du Parlement européen et du Conseil ⁽³³⁾;
 - iv) une liste de toutes les mesures et de tous les investissements mis en œuvre au titre du Fonds, avec le montant total du financement public de ces mesures et investissements et l'indication du montant des fonds versés au titre d'autres fonds financés par le budget de l'Union;
- e) autoriser expressément la Commission, l'OLAF, la Cour des comptes et, dans le cas des États membres participant à une coopération renforcée en vertu du règlement (UE) 2017/1939, le Parquet européen à exercer leurs droits prévus à l'article 129, paragraphe 1, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 et imposer à tous les destinataires finaux des dotations financières versées pour la mise en œuvre des mesures et des investissements prévus dans le plan, ou à toutes les autres personnes ou entités participant à leur mise en œuvre, l'obligation d'autoriser expressément la Commission, l'OLAF, la Cour des comptes et, le cas échéant, le Parquet européen à exercer leurs droits prévus à l'article 129, paragraphe 1, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 et imposer des obligations similaires à tous les destinataires finaux des fonds versés;
- f) conserver les pièces et documents conformément à l'article 132 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, le point de référence étant l'opération de paiement relative à la mesure ou à l'investissement concernés.

Les informations visées au premier alinéa, point d) ii), du présent article ne sont requises que lorsque la valeur des marchés publics est supérieure aux seuils de l'Union définis à l'article 4 de la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁴⁾. En ce qui concerne les sous-traitants, ces informations sont requises uniquement:

- a) pour le premier niveau de sous-traitance;

⁽³³⁾ Directive (UE) 2015/849 du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 2015 relative à la prévention de l'utilisation du système financier aux fins du blanchiment de capitaux ou du financement du terrorisme, modifiant le règlement (UE) n° 648/2012 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2005/60/CE du Parlement européen et du Conseil et la directive 2006/70/CE de la Commission (JO L 141 du 5.6.2015, p. 73).

⁽³⁴⁾ Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65).

- b) lorsque ces informations sont enregistrées concernant le contractant concerné; et
- c) pour les contrats de sous-traitance d'une valeur totale supérieure à 50 000 EUR.

3. Les données à caractère personnel visées au paragraphe 2, point d), du présent article sont traitées par les États membres et par la Commission aux fins, et pour la durée correspondante, des procédures de décharge, d'audit et de contrôle, et des activités d'information, de communication et de visibilité liées à l'utilisation des dotations financières dans le cadre de la mise en œuvre des accords visés à l'article 19. Les données à caractère personnel sont traitées conformément au règlement (UE) 2016/679 ou au règlement (UE) 2018/1725, selon le cas. Dans le cadre de la procédure de décharge donnée à la Commission, conformément à l'article 319 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le Fonds est soumis à l'obligation de communiquer des informations au titre des rapports financiers et sur la responsabilité intégrés visés à l'article 247 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 et, en particulier, de manière séparée dans le rapport annuel sur la gestion et la performance.

4. Les accords visés à l'article 19 prévoient également le droit pour la Commission de réduire proportionnellement le soutien accordé au titre du Fonds et de recouvrer tout montant dû au budget de l'Union, en cas de fraude, de corruption et de conflit d'intérêts portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union qui n'ont pas été corrigés par l'État membre, ou en cas de manquement grave à une obligation découlant de tels accords.

Lorsqu'elle décide du montant du recouvrement et de la réduction, la Commission respecte le principe de proportionnalité et tient compte de la gravité de la fraude, de la corruption et du conflit d'intérêts portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union, ou du manquement à une obligation. La Commission donne à l'État membre la possibilité de présenter ses observations avant que la réduction ne soit effectuée.

Chapitre IV

Complémentarité, suivi et évaluation

Article 22

Coordination et complémentarité

La Commission et les États membres concernés, d'une manière adaptée à leurs responsabilités respectives, encouragent les synergies et veillent à une coordination efficace entre le Fonds et les programmes et instruments de l'Union visés à l'article 6, paragraphe 3, du présent règlement et le Fonds pour la modernisation au titre de l'article 10 *quinquies* de la directive 2003/87/CE. À cette fin:

- a) ils garantissent la complémentarité, la synergie, la cohérence et l'homogénéité entre les différents instruments au niveau de l'Union et au niveau national et, le cas échéant, au niveau local ou régional, tant lors de la phase de planification que durant la mise en œuvre;
- b) ils optimisent les mécanismes de coordination afin d'éviter les doubles emplois; et
- c) ils veillent à ce que les responsables de la mise en œuvre et du contrôle au niveau de l'Union, au niveau national et, le cas échéant, au niveau local ou régional collaborent étroitement en vue d'atteindre les objectifs du Fonds.

Article 23

Information, communication et visibilité

1. Les États membres mettent les données visées à l'article 21, paragraphe 2, points d) i), ii) et iv), du présent règlement à la disposition du public et les tiennent à jour sur un site internet unique dans des formats ouverts et lisibles par machine, conformément à l'article 5, paragraphe 1, de la directive (UE) 2019/1024 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁵⁾, ce qui permet le tri, la recherche, l'extraction, la comparaison et la réutilisation des données. Les informations visées à l'article 21, paragraphe 2, points d) i) et ii), du présent règlement ne sont pas publiées dans les cas visés à l'article 38, paragraphe 3, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 ou en cas d'aide directe temporaire au revenu versée aux ménages vulnérables.

⁽³⁵⁾ Directive (UE) 2019/1024 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 concernant les données ouvertes et la réutilisation des informations du secteur public (JO L 172 du 26.6.2019, p. 56).

2. Les destinataires du soutien au titre du Fonds sont informés de l'origine de ces fonds, notamment lorsqu'ils bénéficient de ces fonds par des intermédiaires. Parmi ces informations, l'emblème de l'Union et une déclaration de financement et une déclaration de financement appropriée portant la mention «financé par l'Union européenne – Fonds social pour le climat» figurent sur les documents et les supports de communication relatifs à la mise en œuvre de la mesure qui sont destinés aux bénéficiaires. Les destinataires du soutien du Fonds, à l'exception du soutien aux personnes physiques ou lorsqu'il existe un risque que des informations sensibles sur le plan commercial soient rendues publiques, assurent la visibilité du financement de l'Union, en particulier lorsqu'il s'agit de promouvoir les actions et leurs résultats, en fournissant des informations ciblées, cohérentes, efficaces et proportionnées à divers publics, notamment aux médias et au grand public.

3. La Commission met en œuvre des actions d'information et de communication relatives au Fonds, aux actions entreprises en application du présent règlement et aux résultats obtenus, y compris, le cas échéant et avec l'accord des autorités nationales, au moyen d'activités de communication conjointes avec les autorités nationales et les bureaux de représentation du Parlement européen et de la Commission dans l'État membre concerné.

Article 24

Suivi de la mise en œuvre

1. Chaque État membre rend compte à la Commission, tous les deux ans, de la mise en œuvre de son plan en même temps que de son rapport d'avancement national intégré en matière d'énergie et de climat conformément à l'article 17 du règlement (UE) 2018/1999 et à l'article 28 dudit règlement. Le suivi de la mise en œuvre est ciblé et proportionné aux activités entreprises au titre du plan. Les États membres incluent les indicateurs énoncés à l'annexe IV du présent règlement dans leur rapport d'avancement.

2. La Commission suit la mise en œuvre du Fonds et mesure la réalisation de ses objectifs. Le suivi de la mise en œuvre est ciblé et proportionné aux activités entreprises au titre du Fonds.

3. Le système de déclaration de performance de la Commission garantit que les données permettant de suivre la mise en œuvre des activités et les résultats des activités sont collectées de manière efficace et effective et en temps utile. Pour ce faire, des obligations de déclaration proportionnées sont imposées aux destinataires du soutien du Fonds.

4. La Commission utilise les indicateurs communs énoncés à l'annexe IV pour rendre compte des progrès accomplis et aux fins du suivi et de l'évaluation du Fonds, en vue de la réalisation des objectifs énoncés à l'article 3.

Article 25

Transparence

1. La Commission communique au Parlement européen et au Conseil les plans présentés par les États membres et les décisions, telles qu'elles sont rendues publiques par la Commission, simultanément, dans les mêmes conditions et sans retard injustifié.

2. Les informations communiquées par la Commission au Conseil dans le cadre du présent règlement ou de sa mise en œuvre sont simultanément mises à la disposition du Parlement européen, sous réserve de dispositions sur la confidentialité si nécessaire.

3. Les commissions compétentes du Parlement européen peuvent inviter la Commission à fournir des informations sur l'état d'avancement de son évaluation des plans.

Article 26

Dialogue social sur le climat

1. Afin de renforcer le dialogue entre les institutions de l'Union, notamment le Parlement européen et la Commission, et d'accroître la transparence et la responsabilité, les commissions compétentes du Parlement européen peuvent, deux fois par an, inviter la Commission à examiner les questions suivantes:

a) les plans présentés par les États membres;

- b) l'évaluation par la Commission des plans présentés par les États membres;
 - c) l'état d'avancement de la réalisation des valeurs intermédiaires et des valeurs cibles énoncées dans les plans présentés par les États membres;
 - d) les procédures de paiement, de suspension et de résiliation, y compris toute observation présentée et les mesures correctives prises par les États membres pour atteindre de manière satisfaisante les valeurs intermédiaires et valeurs cibles fixées dans les plans qu'ils ont présentés.
2. La Commission tient compte de tout élément découlant des avis exprimés dans le cadre du dialogue social sur le climat, y compris des résolutions du Parlement européen si celles-ci sont disponibles.

Chapitre V

Dispositions finales

Article 27

Évaluation et examen du Fonds

1. Deux ans après le début de la mise en œuvre des plans, la Commission transmet au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport d'évaluation sur la mise en œuvre et le fonctionnement du Fonds, en tenant compte des résultats des premiers rapports présentés par les États membres conformément à l'article 24, et soumet, s'il y a lieu, toute proposition de modification du présent règlement.
2. Le rapport d'évaluation visé au paragraphe 1 évalue en particulier:
 - a) la mesure dans laquelle les objectifs du Fonds définis à l'article 3 ont été atteints, l'efficacité de l'utilisation des ressources et la valeur ajoutée de l'Union;
 - b) l'efficacité des mesures et des investissements et l'utilisation de l'aide directe au revenu, pays par pays, à la lumière de la réalisation des valeurs intermédiaires et des valeurs cibles fixées dans les plans;
 - c) la manière dont les définitions de la précarité énergétique et de la précarité en matière de transport sont appliquées dans les États membres, sur la base des informations visées à l'article 6, paragraphe 1, point f), ainsi que la nécessité de modifier ces définitions;
 - d) la mesure dans laquelle tous les objectifs et les mesures et investissements énoncés à l'article 8 du présent règlement restent pertinents au regard de l'incidence de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre provenant des bâtiments et du transport routier dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE et des mesures nationales prises pour atteindre les réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres, conformément au règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁶⁾, ainsi que la mesure dans laquelle les recettes affectées restent pertinentes au regard de l'évolution possible de la mise aux enchères des quotas dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments, le transport routier et d'autres secteurs, conformément au chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE, et d'autres considérations pertinentes.
3. Au plus tard le 31 décembre 2033, la Commission transmet au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport d'évaluation *ex post* indépendant. Le rapport d'évaluation *ex post* consiste en une évaluation globale du Fonds et comprend des informations sur ses effets.
4. Sans préjuger le cadre financier pluriannuel post 2027, dans le cas où les recettes tirées de la mise aux enchères des quotas visée à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 5, de la directive 2003/87/CE sont établies en tant que ressource propre conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la Commission présente, en tant que de besoin, les propositions nécessaires pour garantir, dans le cadre du cadre financier pluriannuel post 2027, l'efficacité et la continuité de la mise en œuvre du Fonds, qui est temporairement et exceptionnellement financé par des recettes affectées externes générées par les quotas du système d'échange de quotas d'émission.

⁽³⁶⁾ Règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 (JO L 156 du 19.6.2018, p. 26).

Article 28

Modification du règlement (UE) 2021/1060

L'article suivant est inséré dans le règlement (UE) 2021/1060:

«Article 26 bis

Ressources transférées du Fonds social pour le climat

1. Les ressources transférées du Fonds social pour le climat, institué par le règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil (*) sont mises en œuvre conformément au présent règlement et aux dispositions régissant le Fonds en faveur duquel les ressources sont transférées, et ces transferts sont définitifs. Ces ressources constituent une recette affectée externe aux fins de l'article 21, paragraphe 5, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 et complètent les ressources visées à l'article 110 du présent règlement.

2. Lorsque les États membres mettent en œuvre les ressources visées au paragraphe 1 du présent article dans le cadre de la gestion partagée, ils soumettent des modifications de programmes conformément à l'article 24 du présent règlement en ce qui concerne un ou plusieurs programmes. Les États membres planifient l'utilisation de ces ressources aux fins de la réalisation des objectifs climatiques fixés pour le budget de l'Union conformément à l'article 6, paragraphe 1, du présent règlement. Ces ressources contribuent à la réalisation des objectifs pertinents du Fonds social pour le climat énoncés à l'article 3 du règlement (UE) 2023/955 et sont utilisées pour soutenir les mesures et les investissements énoncés à l'article 8 dudit règlement. Elles sont programmées au titre d'une ou de plusieurs des priorités spécifiques correspondant à un ou à plusieurs objectifs spécifiques du Fonds en faveur duquel les ressources sont transférées, pour une ou plusieurs catégories de régions, le cas échéant, avec une indication de la ventilation annuelle des ressources. Elles ne sont pas prises en compte dans le calcul servant à déterminer le respect des exigences en matière de concentration thématique énoncées dans les règles spécifiques au Fonds.

3. Lorsque la Commission a déjà approuvé une demande de modification d'un programme présentée par un État membre en ce qui concerne un transfert de ressources du Fonds social pour le climat, l'État membre peut, pour tout nouveau transfert de ressources au cours des années suivantes, soumettre une notification de tableaux financiers au lieu d'une modification de programme, pour autant que les modifications proposées concernent exclusivement une augmentation des ressources financières, sans autre modification du programme.

4. Par dérogation à l'article 18 et à l'article 86, paragraphe 1, deuxième alinéa, du présent règlement, les ressources transférées conformément au présent article et à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2023/955 ne sont pas prises en compte dans l'examen à mi-parcours ni dans le montant de la flexibilité.

5. Par dérogation à l'article 14, paragraphe 3, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, le délai à partir duquel la Commission procède au dégageant des montants conformément à l'article 105, paragraphe 1, du présent règlement commence à courir à compter de l'année au cours de laquelle les engagements budgétaires correspondants sont pris. Les ressources ne sont pas transférées vers des programmes relevant de l'objectif «Coopération territoriale européenne» (Interreg).

(*) Règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant le Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060 (JO L 130 du 16.5.2023, p. 1.).».

Article 29

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 30 juin 2024, date à laquelle les États membres doivent mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁷⁾ modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne le chapitre IV bis de ladite directive.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 10 mai 2023.

Par le Parlement européen
La présidente
R. METSOLA

Par le Conseil
La présidente
J. ROSWALL

⁽³⁷⁾ Directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union (voir page 134 du présent Journal officiel).

ANNEXE I

Méthode de calcul de la dotation financière maximale pour chaque État membre au titre du Fonds en application de l'article 14

La présente annexe définit la méthode de calcul de la dotation financière maximale disponible pour chaque État membre conformément aux articles 10 et 14.

La méthode tient compte, pour chaque État membre, des variables suivantes:

- population exposée au risque de pauvreté vivant dans des zones rurales (2019);
- émissions de dioxyde de carbone résultant de la combustion de combustibles par les ménages (moyenne 2016-2018);
- pourcentage de ménages exposés au risque de pauvreté ayant des arriérés sur leurs factures de consommation courante (2019);
- population totale (2019);
- revenu national brut (RNB) par habitant de l'État membre, mesuré en standard de pouvoir d'achat (2019);
- part des émissions de référence en application de l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/842 pour les sources d'émissions 1A3b, 1A4a et 1A4b, établies dans les lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre (moyenne 2016-2018), conformément au réexamen complet en vertu de l'article 4, paragraphe 3, dudit règlement.

La dotation financière maximale d'un État membre au titre du Fonds (DFM_i) est fixée comme suit:

$$DFM_i = \alpha_i \times (DM)$$

où:

DM correspond à la dotation maximale pour la mise en œuvre du Fonds visée à l'article 10, paragraphe 1, et α_i correspond à la part de l'État membre i dans la dotation maximale, déterminée selon les étapes suivantes:

$$\alpha_i = (50 \% \times \beta_i + 50\% \times \lambda_i) \times \frac{GNI_{EU}^{PC}}{GNI_i^{PC}}$$

avec

$$\beta_i = \min\left(\frac{rural\ pop_i}{rural\ pop_{EU}}, \frac{pop_i}{pop_{EU}} \times f_i\right)$$

$$\lambda_i = \gamma_i \times \delta_i$$

$$\gamma_i = \frac{HCO2_i}{HCO2_{EU}}$$

$$\delta_i = \min\left(\frac{arrear_i}{arrear_{EU}}, f_i\right)$$

$$f_i = 1 \text{ si } GNI_i^{PC} \geq GNI_{EU}^{PC}; f_i = 2,5 \text{ si } GNI_i^{PC} < GNI_{EU}^{PC}$$

où, pour chaque État membre i :

$rural\ pop_i$ est la population exposée au risque de pauvreté vivant dans des zones rurales de l'État membre i ;

$rural\ pop_{EU}$ est la somme des populations exposées au risque de pauvreté vivant dans des zones rurales des États membres de l'EU-27;

pop_i est la population de l'État membre i ;

pop_{EU} est la somme des populations des États membres de l'EU-27;

$HCO2_i$ désigne les émissions de dioxyde de carbone résultant de la combustion de combustibles par les ménages de l'État membre i ;

$HCO2_{EU}$ désigne la somme des émissions de dioxyde de carbone résultant de la combustion de combustibles par les ménages des États membres de l'EU-27;

$arrears_i$ est le pourcentage de ménages de l'État membre i exposés au risque de pauvreté avec des arriérés sur leurs factures de consommation courante;

$arrears_{EU}$ est le pourcentage de ménages de l'EU-27 exposés au risque de pauvreté avec des arriérés sur leurs factures de consommation courante;

GNI_i^{PC} est le RNB par habitant de l'État membre i ;

GNI_{EU}^{PC} est le RNB par habitant de l'EU-27.

Les β_i des États membres dont le RNB par habitant est inférieur à la valeur de l'EU-27 et pour lesquels le $\frac{rural\ pop_i}{rural\ pop_{EU}}$ est la composante minimale sont ajustés proportionnellement de manière que la somme des β_i de tous les États membres soit égale à 100 %. Tous les λ_i sont ajustés proportionnellement pour que leur somme soit égale à 100 %.

Pour tous les États membres, α_i ne peut être inférieur à 0,07 % du montant maximal visé à l'article 10, paragraphe 1. Les α_i de tous les États membres dont α_i est supérieur à 0,07 % sont ajustés proportionnellement pour que la somme de tous les α_i soit égale à 100 %.

Pour les États membres dont le RNB par habitant est inférieur à 90 % de la valeur de l'EU-27, α_i ne peut être inférieur à la part des émissions de référence en application de l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/842 pour les sources d'émissions 1A3b, 1A4a et 1A4b, fixées dans les lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre pour la moyenne de la période 2016-2018, conformément au réexamen complet en vertu de l'article 4, paragraphe 3, dudit règlement. Les α_i des États membres dont le RNB par habitant est supérieur à la valeur de l'EU-27 sont ajustés proportionnellement de manière que la somme de tous les α_i soit égale à 100 %.

ANNEXE II

Dotation financière maximale pour chaque État membre au titre du Fonds en application des articles 10 et 14

En appliquant la méthode décrite à l'annexe I aux montants visés à l'article 10, paragraphe 1, on obtient la proportion et la dotation financière maximale suivantes pour chaque État membre.

Tout montant relevant de l'article 10, paragraphe 3, est couvert au prorata dans les limites de la dotation financière maximale pour chaque État membre.

Dotation financière maximale par État membre			
État membre	Part en % du total	TOTAL 2026-2032 (en EUR, prix courants)	
		Conformément à l'article 10, paragraphe 1, premier et deuxième alinéas	Conformément à l'article 10, paragraphe 1, troisième alinéa
		Belgique	2,55
Bulgarie	3,85	2 499 490 282	2 099 571 836
Tchéquie	2,40	1 562 617 717	1 312 598 882
Danemark	0,50	324 991 338	272 992 724
Allemagne	8,18	5 317 778 511	4 466 933 949
Estonie	0,29	186 244 570	156 445 439
Irlande	1,02	663 390 868	557 248 329
Grèce	5,52	3 586 843 608	3 012 948 631
Espagne	10,52	6 837 784 631	5 743 739 090
France	11,19	7 276 283 944	6 112 078 513
Croatie	1,94	1 263 071 899	1 060 980 395
Italie	10,81	7 023 970 924	5 900 135 577
Chypre	0,20	131 205 466	110 212 591
Lettonie	0,71	463 676 528	389 488 284
Lituanie	1,02	664 171 367	557 903 948
Luxembourg	0,10	66 102 592	55 526 177
Hongrie	4,33	2 815 968 174	2 365 413 267
Malte	0,07	45 500 000	38 220 000
Pays-Bas	1,11	720 463 632	605 189 451
Autriche	0,89	578 936 189	486 306 399
Pologne	17,60	11 439 026 446	9 608 782 215
Portugal	1,88	1 223 154 017	1 027 449 374
Roumanie	9,25	6 012 677 290	5 050 648 923
Slovénie	0,55	357 971 733	300 696 256
Slovaquie	2,35	1 530 553 074	1 285 664 582

Dotation financière maximale par État membre			
État membre	Part en % du total	TOTAL 2026-2032 (en EUR, prix courants)	
		Conformément à l'article 10, paragraphe 1, premier et deuxième alinéas	Conformément à l'article 10, paragraphe 1, troisième alinéa
Finlande	0,54	348 132 328	292 431 155
Suède	0,62	400 386 447	336 324 616
EU-27	100 %	65 000 000 000	54 600 000 000

ANNEXE III

Principales exigences pour le système de contrôle interne de l'État membre

1. L'État membre met en place, conformément à son cadre institutionnel, juridique et financier, un système de contrôle interne efficace et efficient, qui prévoit une séparation des fonctions et des dispositions en matière d'établissement de rapports, de surveillance et de suivi.

Cela suppose:

- a) la désignation des autorités chargées de la mise en œuvre du plan et l'attribution des responsabilités et fonctions y afférentes;
- b) la désignation de l'autorité ou des autorités chargées de signer la déclaration de gestion accompagnant les demandes de paiement;
- c) des procédures garantissant que cette autorité ou ces autorités obtiendront l'assurance que les valeurs intermédiaires et valeurs cibles fixées dans le plan ont été atteintes, et que les fonds ont été gérés conformément à toutes les règles applicables, notamment les règles visant à éviter les conflits d'intérêts et à prévenir les fraudes, la corruption et un double financement;
- d) une séparation appropriée des fonctions de gestion et d'audit.

2. L'État membre procède à la mise en œuvre effective de mesures proportionnées de lutte contre la fraude et la corruption, ainsi que de toute mesure nécessaire pour éviter efficacement les conflits d'intérêts.

Cela suppose:

- a) des mesures appropriées relatives à la prévention, à la détection et à la correction de la fraude, de la corruption et des conflits d'intérêts, ainsi qu'à la prévention du double financement, et l'introduction d'actions en justice pour recouvrer les fonds qui ont été détournés;
- b) une évaluation des risques de fraude et la définition de mesures appropriées pour limiter la fraude.

3. L'État membre dispose des procédures appropriées pour établir la déclaration de gestion et la synthèse des audits effectués au niveau national.

Cela suppose:

- a) une procédure efficace d'établissement de la déclaration de gestion, de documentation de la synthèse des audits, et de conservation des informations sous-jacentes pour la piste d'audit;
- b) des procédures efficaces garantissant que tous les cas de fraude, de corruption et de conflit d'intérêts sont correctement signalés et corrigés par des recouvrements.

4. Pour fournir les informations requises, l'État membre veille à ce que des vérifications de gestion appropriées soient effectuées, incluant notamment des procédures visant à vérifier que les valeurs intermédiaires et les valeurs cibles ont été atteintes et que les principes horizontaux de bonne gestion financière ont été respectés.

Cela suppose:

- a) des vérifications de gestion appropriées permettant aux autorités chargées de la mise en œuvre de vérifier le respect des valeurs intermédiaires et des valeurs cibles du Fonds (par exemple, examens documentaires, contrôles sur place);
- b) des vérifications de gestion appropriées permettant aux autorités chargées de la mise en œuvre de vérifier l'absence d'irrégularités graves, à savoir la fraude, la corruption et les conflits d'intérêts, et de double financement (par exemple examens documentaires, contrôles sur place).

5. L'État membre procède à des audits adéquats et indépendants des systèmes et des opérations conformément aux normes d'audit internationalement reconnues.

Cela suppose:

- a) la désignation du ou des organismes qui procéderont aux audits des systèmes et des opérations, et la détermination de la manière dont leur indépendance fonctionnelle est garantie;

- b) l'allocation de ressources suffisantes à cet organisme ou ces organismes pour la finalité du Fonds;
 - c) la prise en charge efficace par le ou les organismes d'audit du risque de fraude, de corruption, de conflit d'intérêts et de double financement, à la fois par des audits des systèmes et par des audits des opérations.
6. L'État membre maintient un système efficace pour garantir que toutes les informations et tous les documents nécessaires aux fins de la piste d'audit sont conservés.

Cela suppose:

- a) la collecte, l'enregistrement et le stockage efficaces dans un système électronique de données sur les destinataires finaux des mesures ou des investissements nécessaires pour atteindre les valeurs intermédiaires et valeurs cibles;
 - b) l'accès de la Commission, de l'OLAF, de la Cour des comptes européenne et, dans le cas des États membres participant à une coopération renforcée en vertu du règlement (UE) 2017/1939, du Parquet européen, aux données relatives aux destinataires finaux.
-

ANNEXE IV

Indicateurs communs pour les valeurs intermédiaires et les valeurs cibles indicatives applicables aux plans sociaux pour le climat des États membres visées à l'article 6, paragraphe 1, point m), le suivi par l'État membre de la mise en œuvre de ses plans, visé à l'article 24, paragraphe 1, l'évaluation par la Commission des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs du Fonds, visée à l'article 24, paragraphe 4.

Les mesures et les investissements peuvent contribuer à plusieurs des indicateurs communs. Si le plan d'un État membre ne comprend pas de mesure ou d'investissement contribuant à certains indicateurs, cet État membre peut indiquer «sans objet».

Numéro	Indicateur commun relatif au soutien du Fonds	Explication	Unité
Secteur du bâtiment			
Indicateurs de contexte			
1	Nombre de ménages vulnérables	Au sens de la définition figurant à l'article 2, point 10).	Nombre de ménages
2	Nombre de ménages en situation de précarité énergétique	Au sens de la définition figurant à l'article 2, point 1).	Nombre de ménages
Indicateurs de réalisation			
3	Nombre de ménages vulnérables ayant bénéficié d'au moins une mesure structurelle visant à réduire leurs émissions dans le secteur du bâtiment	Au sens de l'article 2, point 10), et de l'article 8, paragraphe 1. Uniquement les mesures dues au soutien du Fonds.	Nombre de ménages
4	Nombre de bâtiments ayant fait l'objet d'une rénovation en profondeur [à savoir une rénovation qui transforme un bâtiment ou une unité de bâtiment a) avant le 1 ^{er} janvier 2030 en bâtiment dont la consommation d'énergie est quasi nulle ou b) à partir du 1 ^{er} janvier 2030 en bâtiment à émissions nulles]	L'indicateur recense le nombre de bâtiments et la surface au sol correspondante qui font l'objet d'une rénovation totale ou partielle sur la base du soutien apporté par des mesures et des investissements au titre du Fonds, et pour lesquels la «rénovation des bâtiments» est définie à l'article 2, point 13). En outre, l'indicateur distingue les bâtiments sur la base de leur classe de certificat de performance énergétique et recense spécifiquement combien de bâtiments les moins performants ont été rénovés.	Unités de bâtiments
5	Surface au sol utile totale des bâtiments ayant fait l'objet d'une rénovation en profondeur [à savoir une rénovation qui transforme un bâtiment ou une unité de bâtiment a) avant le 1 ^{er} janvier 2030 en bâtiment dont la consommation d'énergie est quasi nulle ou b) à partir du 1 ^{er} janvier 2030 en bâtiment à émissions nulles]		Surface au sol rénovée (m ² /an)
6	Nombre de bâtiments ayant fait l'objet d'autres rénovations énergétiques (c'est-à-dire toutes les rénovations énergétiques à l'exception des rénovations en profondeur devant être consignées ci-dessus)		Unités de bâtiments
7	Surface au sol utile totale des bâtiments ayant fait l'objet d'autres rénovations énergétiques (c'est-à-dire toutes les rénovations énergétiques à l'exception des rénovations en profondeur devant être consignées ci-dessus)		Surface au sol rénovée (m ² /an)

Numéro	Indicateur commun relatif au soutien du Fonds	Explication	Unité
8	Remplacement d'une installation de chauffage à combustibles fossiles par un appareil utilisant des énergies renouvelables et/ou une installation à haut rendement sur la base de la classe d'étiquetage énergétique déterminée dans l'acte juridique pertinent.	Ces actions respectent le critère de référence de l'UE en matière d'énergie renouvelable ainsi que la part indicative d'énergie renouvelable (dans la consommation finale d'énergie) fixés au niveau national dans le secteur du bâtiment au titre de la disposition pertinente de la directive (UE) 2018/2001. Des systèmes de chauffage et de refroidissement renouvelables et l'électricité renouvelable peuvent tous deux contribuer à ce critère de référence. Ces actions contribueraient également à la réalisation de la valeur cible en matière de chauffage et de refroidissement renouvelables au titre de la disposition pertinente de ladite directive. Ne concerne que les remplacements supplémentaires d'installations de chauffage à combustibles fossiles dus au soutien du Fonds.	Nombre d'unités d'installations de chauffage à combustibles fossiles remplacées (par exemple par une pompe à chaleur ou une installation thermique solaire)
9	Capacité opérationnelle supplémentaire installée pour l'énergie renouvelable	Nombre et capacité des capteurs thermiques photovoltaïques et solaires ou des panneaux thermiques photovoltaïques sur la toiture; nombre et capacité des pompes à chaleur; nombre et capacité des autres technologies de chauffage et de refroidissement renouvelables des locaux, y compris les chaudières utilisant des énergies renouvelables. Ne concerne que la capacité opérationnelle supplémentaire due au soutien du Fonds.	MW
10			Nombre d'unités
Indicateurs de résultat			
11	Réduction du nombre de ménages vulnérables	Réduction du nombre de ménages vulnérables résultant des mesures et investissements financés au titre du Fonds.	%
12	Réduction estimée des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du bâtiment	Réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du bâtiment déclenchée par des mesures et investissements financés au titre du Fonds. Les émissions dans le secteur du bâtiment sont fixées comme celles qui sont couvertes par le chapitre IV bis de la directive 2003/87/CE (pour le secteur du bâtiment, les sources d'émission 1A4a et 1A4b telles qu'elles sont fixées dans les lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre).	ktCO ₂ e
13	Réduction du nombre de ménages en situation de précarité énergétique	Réduction du nombre de ménages en situation de précarité énergétique résultant des mesures et investissements financés au titre du Fonds. Les États membres concernés par l'article 3, paragraphe 3, point d), du règlement (UE) 2018/1999 incluent dans le rapport d'avancement national intégré en matière d'énergie et de climat, conformément à l'article 24, point b) dudit règlement, des informations quantitatives sur le nombre de ménages en situation de précarité énergétique. Les États membres peuvent utiliser, sans y être limités, les indicateurs disponibles auprès de l'Office statistique de l'Union européenne (Eurostat) identifiés comme étant pertinents dans la recommandation (UE) 2020/1563 de la Commission du 14 octobre 2020 sur la précarité énergétique (⁽¹⁾), énumérés dans le modèle de rapport pour les rapports d'avancement national intégrés en matière d'énergie et de climat.	%

(¹) JO L 357 du 27.10.2020, p. 35.

Numéro	Indicateur commun relatif au soutien du Fonds	Explication	Unité
14	Économies réalisées dans la consommation annuelle d'énergie primaire	L'indicateur ne prend pas en compte les logements collectifs tels que les hôpitaux, les maisons de retraite, les prisons, les casernes militaires, les institutions religieuses, les pensions, les auberges de travailleurs, etc. Les économies d'énergie réalisées ne sont calculées, à cette fin, que sur la base du soutien financier du Fonds. Les États membres rendent compte de la réduction de la consommation annuelle d'énergie finale/primaire réalisée parmi les ménages vulnérables, les personnes touchées par la précarité énergétique et, le cas échéant, les personnes vivant dans des logements sociaux, conformément aux dispositions pertinentes de la directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'efficacité énergétique (refonte), due au soutien du Fonds qui est complémentaire au fonds national pour l'efficacité énergétique au titre des dispositions pertinentes de ladite directive, y compris le soutien au moyen de mécanismes d'obligations en matière d'efficacité énergétique et d'autres mesures stratégiques, conformément à la disposition pertinente de ladite directive, et y compris les interventions effectuées pour se conformer aux normes minimales de performance énergétique conformément aux dispositions pertinentes de ladite directive.	MWh/an kWh/m ² (si la surface au sol totale est disponible)
15			
16	Économies réalisées dans la consommation annuelle d'énergie finale	Le niveau de référence est la consommation annuelle d'énergie finale et primaire avant l'intervention, et la valeur obtenue correspond à la consommation annuelle d'énergie finale et primaire pour l'année suivant l'intervention. Les économies d'énergie réalisées dans les bâtiments individuels sont documentées sur la base de certificats de performance énergétique ou d'autres critères permettant de déterminer les économies d'énergie ciblées ou réalisées qui figurent dans la disposition pertinente de la directive du Parlement européen et du Conseil sur la performance énergétique des bâtiments (refonte).	kWh/m ² (si la surface au sol totale est disponible) MWh/an
17			
Secteur du transport routier			
Indicateurs de contexte			
18	Nombre d'utilisateurs vulnérables des transports	Au sens de la définition figurant à l'article 2, point 12).	Nombre de ménages
19	Nombre de ménages en situation de précarité en matière de transport	Au sens de la définition figurant à l'article 2, point 2).	Nombre de ménages
Indicateurs de réalisation			
20	Nombre d'utilisateurs vulnérables des transports ayant bénéficié d'au moins une mesure structurelle visant à réduire leurs émissions dans le secteur du transport routier	Au sens de l'article 2, point 12), et de l'article 8, paragraphe 1. Uniquement les mesures dues au soutien du Fonds.	Nombre de ménages

Numéro	Indicateur commun relatif au soutien du Fonds	Explication	Unité
21	Acquisitions de véhicules à émissions nulles	Nombre de véhicules à émissions nulles soutenus par des mesures et des investissements financés au titre du Fonds.	Nombre de véhicules à émissions nulles
22	Acquisitions de véhicules à faibles émissions	Nombre de véhicules à faibles émissions soutenus par des mesures et des investissements financés au titre du Fonds.	Nombre de véhicules à faibles émissions
23	Acquisitions de bicyclettes et de véhicules de micromobilité	Nombre de bicyclettes et de véhicules de micromobilité soutenus par des mesures et des investissements financés au titre du Fonds.	Nombre de bicyclettes et de véhicules de micromobilité
24	Infrastructure supplémentaire pour carburants alternatifs (points de ravitaillement/de recharge)	<p>Nombre de points de ravitaillement et de recharge (neufs ou modernisés) pour véhicules à émissions nulles et à faibles émissions soutenus par des mesures et des investissements financés au titre du Fonds, en mettant davantage l'accent sur les zones reculées.</p> <p>Les termes «carburant alternatif», «point de recharge» et «point de ravitaillement» ont le même sens que les définitions de ces termes dans le règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil.</p> <p>Les données de l'indicateur relatives i) aux points de recharge et ii) aux points de ravitaillement sont collectées et déclarées séparément.</p> <p>S'agissant des points de ravitaillement, iii) les points de ravitaillement en hydrogène font l'objet d'une déclaration séparée.</p>	Nombre de points de ravitaillement et de recharge
25	Tickets de transport public réduits ou gratuits	Nombre d'utilisateurs des transports publics soutenus par des mesures et des investissements financés au titre du Fonds.	Nombre d'utilisateurs
26	Solutions supplémentaires en matière de mobilité partagée et de mobilité à la demande	Les données de l'indicateur relatives i) aux tickets réduits et ii) aux tickets gratuits sont collectées et déclarées séparément.	Nombre d'utilisateurs
27			Unités
28	Aménagement spécifique de pistes cyclables bénéficiant d'un soutien	Nombre d'utilisateurs de solutions de mobilité partagée et de mobilité à la demande soutenus par des mesures et des investissements financés au titre du Fonds.	Nombre de km
Indicateurs de résultat			
29	Réduction du nombre d'utilisateurs vulnérables des transports	Réduction du nombre d'utilisateurs vulnérables des transports résultant des mesures et investissements financés au titre du Fonds.	%

Numéro	Indicateur commun relatif au soutien du Fonds	Explication	Unité
30	Réduction du nombre de ménages en situation de précarité en matière de transport	Réduction du nombre de ménages en situation de précarité en matière de transport résultant des mesures et investissements financés au titre du Fonds.	%
31	Réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport routier	Les États membres rendent compte de la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport routier déclenchée par des mesures et des investissements financés au titre du Fonds. Les émissions dans le secteur du transport routier sont définies comme celles qui sont couvertes par le chapitre IV bis de la directive 2003/87/CE (pour le secteur du transport routier, les sources d'émission 1A 3b telles qu'elles sont fixées dans les lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre).	ktCO ₂ e
Microentreprises (secteurs du bâtiment et du transport routier)			
Indicateurs de contexte			
32	Nombre de microentreprises vulnérables	Au sens de la définition figurant à l'article 2, point 11).	Nombre de microentreprises
Indicateurs de réalisation			
33	Nombre de microentreprises vulnérables ayant bénéficié d'au moins une mesure structurelle visant à réduire leurs émissions dans le secteur du bâtiment et dans le secteur du transport routier	Au sens de l'article 2, point 11), et de l'article 8, paragraphe 1. Uniquement les mesures dues au soutien du Fonds.	Nombre de microentreprises
Indicateurs de résultat			
34	Réduction du nombre de microentreprises vulnérables	Réduction du nombre de microentreprises vulnérables résultant des mesures et investissements financés au titre du Fonds.	%
Aide directe temporaire au revenu			
Indicateurs de contexte			
35	Part de l'aide directe temporaire au revenu dans les coûts totaux des plans sociaux pour le climat	Au sens de l'article 4, paragraphe 3, et de l'article 10.	%
Indicateurs de réalisation			
36	Nombre de ménages vulnérables et d'usagers vulnérables des transports ayant bénéficié d'une aide directe temporaire au revenu	L'indicateur montre le nombre de ménages vulnérables et d'usagers vulnérables des transports qui ont reçu une aide directe temporaire au revenu, et recense donc tous les bénéficiaires finaux de l'aide directe temporaire au revenu versée au titre du Fonds. Les données de l'indicateur relatives aux ménages vulnérables et aux usagers vulnérables des transports sont collectées et déclarées séparément, conformément à l'article 2, points 10) et 12), et à l'article 4, paragraphe 3.	Nombre de ménages vulnérables (unité: ménages)
37			Nombre d'usagers vulnérables des transports (unité: ménages)

Numéro	Indicateur commun relatif au soutien du Fonds	Explication	Unité
Indicateurs de résultat			
38	Aide directe temporaire au revenu moyenne par ménage vulnérable et par usager vulnérable des transports	L'indicateur montre le montant moyen de l'aide directe temporaire au revenu reçue par ménage vulnérable et par usager vulnérable des transports au titre du Fonds.	EUR/ménage (secteur du bâtiment)
39			EUR/ménage (secteur du transport routier)

ANNEXE V

Modèle pour les plans sociaux pour le climat visés à l'article 6, paragraphe 7

Sommaire

1. GRANDES LIGNES ET PROCÉDURE D'ÉLABORATION DU PLAN SOCIAL POUR LE CLIMAT	43
1.1. Résumé	43
1.2. Aperçu de l'état actuel des politiques	43
1.3. Processus de consultation publique	43
2. DESCRIPTION DES MESURES ET DES INVESTISSEMENTS, VALEURS INTERMÉDIAIRES ET VALEURS CIBLES	44
2.1. VOLET [1][2]: [secteur du bâtiment] [secteur du transport]	44
i) Description du volet	44
ii) Description des mesures et investissements relevant du volet	44
iii) Principe consistant à «ne pas causer de préjudice important»	44
iv) Valeurs intermédiaires, valeurs cibles et calendrier	45
v) Financement et coûts	45
vi) Justification concernant les entités bénéficiaires autres que les ménages vulnérables, les microentreprises vulnérables et les usagers vulnérables des transports (le cas échéant)	45
vii) Estimation du total des coûts concernant le volet	46
viii) Scénario en cas de report du lancement du système d'échange de quotas d'émission	46
2.2. VOLET [3]: aide directe au revenu	46
i) Description du volet	46
ii) Description des mesures relevant du volet	46
iii) Valeurs intermédiaires et valeurs cibles pour les mesures d'aide directe au revenu	47
iv) Justification des mesures	47
v) Coûts des mesures	47
vi) Justification concernant les entités bénéficiaires autres que les ménages vulnérables et les usagers vulnérables des transports (le cas échéant)	47
vii) Estimation des coûts du plan concernant le volet «aide directe au revenu»..	48
viii) Scénario en cas de report du lancement du système d'échange de quotas d'émission	48
2.3. Assistance technique	48
2.4. Transferts vers des programmes en gestion partagée	48
2.5. Coûts totaux	48
3. ANALYSE ET INCIDENCE GLOBALE	49
3.1. Définitions	49
3.2. Incidence prévue sur les groupes vulnérables	49
3.3. Incidence attendue des mesures et des investissements prévus	49
4. COMPLÉMENTARITÉ, ADDITIONNALITÉ ET MISE EN ŒUVRE DU PLAN	50
4.1. Suivi et mise en œuvre du plan	50
4.2. Compatibilité avec d'autres initiatives	50
4.3. Complémentarité des financements	50

4.4. Additionnalité	50
4.5. Spécificités géographiques	51
4.6. Prévention de la corruption, de la fraude et des conflits d'intérêts	51
4.7. Information et communication	51

1. GRANDES LIGNES ET PROCÉDURE D'ÉLABORATION DU PLAN SOCIAL POUR LE CLIMAT

1.1. Résumé

Décrire le contexte dans lequel s'inscrit la transition écologique dans l'État membre, et surtout les principaux défis des conséquences sociales de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre provenant des secteurs du bâtiment et du transport routier dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE et la manière dont le plan permettra de relever ces défis.

Présenter un tableau récapitulatif des principaux objectifs du plan, assorti d'une estimation des coûts totaux du plan, y compris la contribution du Fonds, la contribution nationale et les ressources provenant des programmes en gestion partagée à transférer au Fonds, répartis en trois domaines d'intervention: mesures et investissements dans le secteur du bâtiment, mesures et investissements dans le secteur du transport routier et mesures d'aide directe au revenu, sur la base du modèle ci-dessous:

Domaine d'intervention	Coûts totaux (en valeur absolue et en % du financement total) par source de financement	Aperçu des principales mesures et principaux investissements prévus	Objectifs des mesures et des investissements	Impact des mesures et des investissements	
				Réduction du nombre de ménages vulnérables et d'usagers vulnérables des transports (unité: ménages)	Réduction des émissions de CO ₂
Secteur du bâtiment					
Secteur du transport routier					
Aide directe temporaire au revenu					
Assistance technique (article 8, paragraphe 3)					
Contribution à l'instrument d'appui technique (article 11, paragraphe 3)					
Contribution au compartiment «États membres» d'InvestEU (article 11, paragraphe 3)					

1.2. Aperçu de l'état actuel des politiques

Présenter les politiques nationales actuelles en matière d'énergie et de climat et leurs modalités d'application dans le contexte national, surtout dans les secteurs du bâtiment et du transport et en ce qui concerne les groupes les plus vulnérables.

1.3. Processus de consultation publique

Fournir une synthèse du processus de consultation des autorités locales et régionales, des partenaires sociaux, des organisations de la société civile, des organisations de jeunesse et des autres parties prenantes concernées, tel qu'il est mis en œuvre conformément au cadre juridique national, pour l'élaboration et, le cas échéant, la mise en œuvre du plan, couvrant la portée, le type et le calendrier des activités de consultation, ainsi que la manière dont les points de vue des parties prenantes sont pris en compte dans le plan.

2. DESCRIPTION DES MESURES ET DES INVESTISSEMENTS, VALEURS INTERMÉDIAIRES ET VALEURS CIBLES

Informations relatives à chacun des volets pour les trois domaines du plan séparément:

- secteur du bâtiment;
- secteur du transport routier;
- aide directe temporaire au revenu.

Un volet peut comprendre plusieurs sous-composantes axées sur un défi ou un besoin spécifique. Chacun des volets ou chacune des sous-composantes peut comprendre un(e) ou plusieurs mesures ou investissements étroitement liés ou interdépendants.

2.1. VOLET [1][2]: [secteur du bâtiment] [secteur du transport]

Informations sur le volet:

i) Description du volet

Encadré récapitulatif:

Encadré récapitulatif pour le volet [1] [2] [secteur du bâtiment] [secteur du transport]
 Domaine d'intervention: [secteur du bâtiment] [secteur du transport]
 Objectif:
 Mesures et investissements:
 Estimation du total des coûts: xx EUR, dont
 coûts dont la prise en charge est demandée au titre du Fonds: xx EUR
 coûts à couvrir par la contribution nationale: xx EUR

ii) Description des mesures et investissements relevant du volet

Fournir une description détaillée du volet et de ses mesures et investissements spécifiques, ainsi que de leurs interconnexions et synergies, couvrant les éléments suivants:

- une analyse claire et fondée sur des données probantes des défis existants et de la manière dont les mesures et investissements permettent de les relever;
- la nature, le type et l'ampleur de la mesure ou de l'investissement, pouvant inclure des mesures d'appui technique supplémentaires conformément à l'article 11, paragraphe 4, en indiquant s'il s'agit d'une nouveauté ou d'une mesure ou d'un investissement existant(e) qu'il est prévu de prolonger avec le soutien du Fonds;
- des informations détaillées sur l'objectif de la mesure ou de l'investissement, ainsi que les personnes visées et ce qui est visé par la mesure ou l'investissement; une explication de la manière dont la mesure et l'investissement contribueraient efficacement à la réalisation des objectifs du Fonds dans le cadre général des politiques pertinentes d'un État membre, et de la manière dont ils réduiraient la dépendance à l'égard des combustibles fossiles;
- une description de la manière dont la mesure ou l'investissement est mis(e) en œuvre (moyens de mise en œuvre), faisant référence à la capacité administrative de l'État membre au niveau central et, le cas échéant, aux niveaux régional et local, avec une explication de la manière dont les ressources seront absorbées en temps utile et de la manière dont elles passent aux niveaux infranationaux, le cas échéant;
- une explication de la manière dont la mesure ou l'investissement visera à lutter contre les inégalités entre les hommes et les femmes, le cas échéant;
- le calendrier de la mesure ou de l'investissement; pour l'aide portant sur les véhicules à faibles émissions, un calendrier de réduction progressive de cette aide.

iii) Principe consistant à «ne pas causer de préjudice important»

Expliquer comment les mesures et investissements prévus dans le cadre du volet se conforment au principe consistant à «ne pas causer de préjudice important» au sens de l'article 17 du règlement (UE) 2020/852. La Commission fournira des orientations techniques, conformément à l'article 6, paragraphe 5, du présent règlement.

iv) Valeurs intermédiaires, valeurs cibles et calendrier

Fournir des informations sur chacune des valeurs intermédiaires et valeurs cibles illustrant les progrès accomplis dans la mise en œuvre des mesures et des investissements de ce volet, comme suit:

- ce qui a motivé le choix de la valeur intermédiaire ou de la valeur cible;
- ce que la valeur intermédiaire ou la valeur cible mesure;
- la manière dont les mesures seront effectuées, la méthode et la source utilisées, ainsi que la manière dont l'obtention correcte de la valeur intermédiaire ou de la valeur cible sera objectivement vérifiée;
- le niveau de référence (point de départ) et le niveau ou le point spécifique à atteindre;
- la date à laquelle il sera atteint (par trimestre et par année);
- qui et quelle institution sera responsable de la mise en œuvre, de la mesure et de l'établissement de rapports.

Tableau des valeurs intermédiaires, des valeurs cibles et du calendrier correspondant aux volets, comportant les informations suivantes:

Numéro d'ordre	Intitulé de la mesure/de l'investissement	Valeur intermédiaire ou cible	Intitulé de la valeur intermédiaire/cible	Indicateurs qualitatifs (valeurs intermédiaires)	Indicateurs quantitatifs (valeurs cibles)			Calendrier de réalisation		Description de chaque valeur intermédiaire et cible
					Unité de mesure/investissement	Niveau de référence	Objectif	Trimestre	Année	

v) Financement et coûts

Fournir des informations et des explications relatives aux coûts totaux estimés du volet et pour chaque mesure et investissement, accompagnées d'une justification appropriée, y compris:

- la méthode utilisée, les hypothèses sous-jacentes (par exemple, les coûts unitaires, les coûts des intrants) et la justification de ces hypothèses;
- le calendrier indicatif global dans le cadre duquel ces coûts devraient être exposés;
- des informations sur la contribution nationale aux coûts totaux des mesures et des investissements;
- des informations relatives au financement qui est envisagé ou pourrait l'être au titre d'autres instruments de l'Union pour le même volet;
- des informations relatives au financement envisagé à partir de sources privées et au niveau de levier ciblé, le cas échéant;
- les éléments justifiant le caractère plausible et raisonnable de l'estimation des coûts, le cas échéant, compte tenu des spécificités nationales.

vi) Justification concernant les entités bénéficiaires autres que les ménages vulnérables, les microentreprises vulnérables et les usagers vulnérables des transports (le cas échéant)

Si le soutien du Fonds est fourni par l'intermédiaire d'entités publiques ou privées autres que des ménages vulnérables, des microentreprises vulnérables ou des usagers vulnérables des transports, expliquer les mesures ou investissements auxquels ces entités procéderont et la manière dont ces mesures et investissements profiteront en fin de compte aux ménages vulnérables, aux microentreprises vulnérables et aux usagers vulnérables des transports.

Si le soutien du Fonds passe par des intermédiaires financiers, décrire les mesures que l'État membre a l'intention d'adopter pour veiller à ce que les intermédiaires financiers en fassent bénéficier intégralement les bénéficiaires finaux.

vii) Estimation du total des coûts concernant le volet

Indiquer dans le tableau le coût estimé des mesures et des investissements inclus dans le volet, conformément au modèle fourni ci-dessous:

Numéro d'ordre	Mesure connexe (mesure ou investissement)	Période concernée		Estimation des coûts pour lesquels un financement est demandé au titre du Fonds							
				Total demandé	Si disponible: ventilation par année						
		Du (date)	au (date)	Montant (en millions EUR)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

viii) Scénario en cas de report du lancement du système d'échange de quotas d'émission

Décrire et quantifier les ajustements nécessaires à apporter aux mesures, aux investissements, aux valeurs intermédiaires, aux valeurs cibles, au montant de la contribution nationale et à tout autre élément pertinent du plan, résultant du report du lancement du système d'échange de quotas d'émission établi en vertu du chapitre IV bis de la directive 2003/87/CE conformément à l'article 30 *duodecies* de ladite directive.

Fournir une version distincte de l'encadré récapitulatif, du tableau relatif aux valeurs intermédiaires, aux valeurs cibles et au calendrier, ainsi que du tableau relatif à l'estimation des coûts.

2.2. VOLET [3]: aide directe au revenu

Informations sur le volet de l'aide directe au revenu:

i) Description du volet

Encadré récapitulatif:

Encadré récapitulatif pour le volet 3 – aide directe au revenu
 Domaine d'intervention: aide directe au revenu
 Objectif:
 Mesures:
 Estimation du total des coûts: xx EUR, dont
 coûts dont la prise en charge est demandée au titre du Fonds: xx EUR
 coûts à couvrir par la contribution nationale: xx EUR

ii) Description des mesures relevant du volet

Fournir une description détaillée du volet et de ses mesures spécifiques, ainsi que de leurs interconnexions et synergies, couvrant les éléments suivants:

- une analyse claire et fondée sur des données probantes des défis existants et de la manière de relever ces défis, et des objectifs de l'aide;
- la nature, le type et l'ampleur de l'aide;
- des informations détaillées sur les bénéficiaires finaux de l'aide et les critères utilisés pour identifier ceux-ci;
- le calendrier de la réduction de l'aide directe au revenu conformément au calendrier du Fonds, y compris une date de fin concrète de l'aide;
- une explication de la manière dont l'aide visera à lutter contre les inégalités entre les hommes et les femmes, le cas échéant;
- une description de la manière dont l'aide est mise en œuvre;
- des informations relatives à la contribution nationale aux coûts des mesures.

iii) Valeurs intermédiaires et valeurs cibles pour les mesures d'aide directe au revenu

Fournir des informations sur chacune des valeurs intermédiaires et valeurs cibles illustrant les progrès accomplis dans la mise en œuvre de ce volet, comme suit:

- ce qui a motivé le choix de la valeur intermédiaire ou de la valeur cible;
- ce que la valeur intermédiaire ou la valeur cible mesure;
- la manière dont les mesures seront effectuées, la méthode et la source utilisées, ainsi que la manière dont l'obtention correcte de la valeur intermédiaire ou de la valeur cible sera objectivement vérifiée;
- le niveau de référence (point de départ) et le niveau ou le point spécifique à atteindre;
- la date à laquelle il sera atteint;
- qui et quelle institution sera responsable de la mise en œuvre, de la mesure et de l'établissement de rapports.

Tableau des valeurs intermédiaires, des valeurs cibles et du calendrier des mesures d'aide directe temporaire au revenu, suivant le modèle fourni ci-dessous:

Numéro d'ordre	Mesure	Valeur intermédiaire ou cible	Intitulé de la valeur intermédiaire/cible	Indicateurs qualitatifs (valeurs intermédiaires)	Indicateurs quantitatifs (valeurs cibles)			Calendrier de réalisation		Description de chaque valeur intermédiaire et cible
					Unité de mesure	Niveau de référence	Objectif	Trimestre	Année	

iv) Justification des mesures

Justifier la nécessité d'une aide directe temporaire au revenu sur la base des critères énoncés à l'article 6, paragraphe 1, et à l'article 8, paragraphe 2:

- une estimation quantitative et une explication qualitative de la manière dont les mesures prévues dans le plan sont censées réduire la précarité énergétique et la précarité en matière de transport ainsi que la vulnérabilité des ménages et des usagers des transports face à une augmentation des prix du transport routier et des combustibles de chauffage;
- une justification du calendrier proposé pour la diminution de l'aide directe temporaire au revenu et des conditions dans lesquelles elle cesse de s'appliquer;
- une description de la manière dont les groupes de bénéficiaires d'une aide directe temporaire au revenu sont également ciblés par des mesures structurelles et des investissements visant à les sortir effectivement de la précarité énergétique et de la précarité en matière de transport, et une description de la complémentarité de l'aide directe temporaire au revenu avec les mesures structurelles et les investissements visant à soutenir les ménages vulnérables et les usagers vulnérables des transports.

v) Coûts des mesures

Fournir des informations relatives aux coûts totaux estimés du volet, étayées par des éléments justificatifs appropriés, y compris:

- la méthode utilisée, les hypothèses sous-jacentes et la justification de ces hypothèses;
- les données comparatives par rapport au coût réel, si des mesures de soutien similaires ont été mises en œuvre par le passé;
- des informations relatives au financement qui est envisagé ou pourrait l'être au titre d'autres instruments de l'Union pour la même aide;
- les éléments précis justifiant le caractère plausible et raisonnable de l'estimation des coûts, y compris toute donnée ou preuve utilisée en annexe du plan.

vi) Justification concernant les entités bénéficiaires autres que les ménages vulnérables et les usagers vulnérables des transports (le cas échéant)

Si le soutien du Fonds est fourni par l'intermédiaire d'entités publiques ou privées autres que des ménages vulnérables ou des usagers vulnérables des transports, expliquer le type de mesures que ces entités adopteront et la manière dont ces mesures profiteront en fin de compte aux ménages vulnérables ou aux usagers vulnérables des transports.

Si le soutien du Fonds passe par des intermédiaires financiers, décrire les mesures que l'État membre a l'intention d'adopter pour veiller à ce que les intermédiaires financiers en fassent bénéficier intégralement les bénéficiaires finaux.

vii) Estimation des coûts du plan concernant le volet «aide directe temporaire au revenu»

Indiquer dans le tableau le coût estimé de l'aide comprise dans le volet, en suivant le modèle fourni ci-dessous:

Numéro d'ordre	Type d'aide	Période concernée		Estimation des coûts pour lesquels un financement est demandé au titre du Fonds							
				Total demandé	Si disponible: ventilation par année						
		Du (date)	au (date)	Montant (en millions EUR)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

viii) Scénario en cas de report du lancement du système d'échange de quotas d'émission

Décrire et quantifier les ajustements nécessaires à apporter aux mesures, aux investissements, aux valeurs intermédiaires, aux valeurs cibles, au montant de la contribution nationale et à tout autre élément pertinent du plan, résultant du report du lancement du système d'échange de quotas d'émission établi en vertu du chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE conformément à l'article 30 *duodecies* de ladite directive.

Fournir une version distincte de l'encadré récapitulatif, du tableau relatif aux valeurs intermédiaires, aux valeurs cibles et au calendrier, ainsi que du tableau relatif à l'estimation des coûts.

2.3. Assistance technique

Décrire les actions en matière d'assistance technique qui seront incluses pour la gestion et la mise en œuvre effectives des mesures et des investissements prévus dans le plan, conformément à l'article 8, paragraphe 3, y compris:

- la nature, le type et l'ampleur des actions en matière d'assistance technique;
- l'estimation du coût de ces actions.

2.4. Transferts vers des programmes en gestion partagée

Si des ressources sont destinées à être transférées du Fonds vers des fonds en gestion partagée conformément à l'article 11, paragraphe 2, indiquer vers quels programmes ces ressources seront transférées et selon quel calendrier, et indiquer comment les mesures et les investissements à mettre en œuvre dans le cadre de ces programmes se conformeraient aux objectifs visés à l'article 3, y compris lorsqu'ils relèvent des mesures et des investissements énoncés à l'article 8.

2.5. Coûts totaux estimés du plan

Indiquer les coûts totaux estimés du plan, y compris tout montant mis à disposition pour un appui technique supplémentaire au titre de l'article 11, paragraphe 4, du présent règlement, le montant de la contribution en espèces aux fins du compartiment «États membres» conformément aux dispositions pertinentes du règlement (UE) 2021/523 et tout montant mis à disposition pour l'assistance technique supplémentaire au titre de l'article 8, paragraphe 3, du présent règlement.

Indiquer la contribution nationale aux coûts totaux de son plan, y compris une indication des ressources qu'il est prévu de transférer au Fonds à partir de programmes en gestion partagée conformément à l'article 11, paragraphe 1, du présent règlement et de toute ressource destinée à être transférée du Fonds aux programmes en gestion partagée conformément à l'article 11, paragraphe 2, du présent règlement.

Décrire la manière dont les coûts sont conformes au principe de l'efficacité au regard des coûts et proportionnés à l'incidence attendue du plan.

Remplir le tableau résumant le coût du Fonds par source de financement (modèle fourni ci-après):

Coûts totaux du plan social pour le climat	Scénario de base	Article 30 <i>duodecies</i> de la directive 2003/87/CE
COÛTS TOTAUX ESTIMÉS DU PLAN, dont	xxx EUR	xxx EUR
couverts au titre du Fonds	xxx EUR	xxx EUR
contribution nationale	xxx EUR	xxx EUR
transferts à partir de programmes en gestion partagée	xxx EUR	xxx EUR
(transferts vers des programmes en gestion partagée)	- xxx EUR	- xxx EUR

3. ANALYSE ET INCIDENCE GLOBALE

3.1. Définitions

Expliquer comment les définitions de la précarité énergétique et de la précarité en matière de transport vont être appliquées au niveau national.

3.2. Incidence prévue sur les groupes vulnérables

Fournir une estimation des effets probables de l'augmentation des prix résultant du régime d'échange de droits d'émission établi en vertu du chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE, sur les ménages, et en particulier sur l'incidence de la précarité énergétique et sur la précarité en matière de transport, et sur les microentreprises, avec notamment une estimation du nombre de ménages vulnérables, de microentreprises vulnérables et d'usagers vulnérables des transports ainsi que le recensement de ces ménages, microentreprises et usagers. Ces effets doivent être analysés à l'échelon territorial approprié fixé par chaque État membre, en tenant compte des particularités et caractéristiques nationales telles que l'accès aux transports publics et aux services de base et en répertoriant les zones les plus touchées.

Décrire la méthode utilisée dans les estimations, tout en veillant à un niveau suffisant de ventilation régionale dans le calcul des estimations.

3.3. Incidence attendue des mesures et des investissements prévus

Fournir une estimation des incidences attendues des mesures et des investissements prévus à la section 2 sur les émissions de gaz à effet de serre, la précarité énergétique et la précarité en matière de transport, par rapport au scénario de référence décrit plus haut.

Décrire la méthode utilisée dans les estimations.

Tableaux qualitatifs et quantitatifs concernant l'incidence du plan (modèle fourni ci-après):

Volet	Description des incidences attendues du volet sur: (compte tenu des indicateurs quantitatifs pertinents)				
	Efficacité énergétique	Rénovation des bâtiments	Mobilité et transports à émissions nulles ou faibles	Réduction des émissions de gaz à effet de serre	Réduction du nombre de ménages vulnérables et d'usagers vulnérables des transports (unité: ménages)
Plan dans son ensemble					
Secteur du bâtiment					
Secteur du transport routier					

Volet	Quantification de l'incidence (si disponible) soit le % d'écart par rapport au scénario de référence neutre					
	Court terme (dans les 3 ans à venir)			Moyen terme (fin du plan)		
	Émissions de gaz à effet de serre	Ménages en situation de précarité énergétique	Ménages en situation de précarité en matière de transport	Émissions de gaz à effet de serre	Ménages en situation de précarité énergétique	Ménages en situation de précarité en matière de transport
Plan global						
Secteur du bâtiment						
Secteur du transport routier						

Tableau qualitatif et quantitatif concernant l'incidence attendue des mesures d'aide directe temporaire au revenu sur la réduction du nombre de ménages vulnérables et d'usagers vulnérables des transports ainsi que de ménages en situation de précarité énergétique et en situation de précarité en matière de transport (modèle ci-après):

Volet: aide directe au revenu	
Réduction du nombre de ménages vulnérables et d'usagers vulnérables des transports	Description des incidences attendues
	Estimation des incidences attendues; unité: ménages
Réduction du nombre de ménages en situation de précarité énergétique et de précarité en matière de transport	Description des incidences attendues
	Estimation des incidences attendues; unité: ménages

4. COMPLÉMENTARITÉ, ADDITIONNALITÉ ET MISE EN ŒUVRE DU PLAN

Cette partie concerne l'ensemble du plan. Les différents critères mentionnés ci-dessous doivent être justifiés pour l'ensemble du plan.

4.1. Suivi et mise en œuvre du plan

Expliquer comment l'État membre entend mettre en œuvre les mesures et les investissements proposés, en mettant l'accent sur les modalités et le calendrier du suivi et de la mise en œuvre, y compris, le cas échéant, les mesures nécessaires pour se conformer à l'article 21.

4.2. Compatibilité avec d'autres initiatives

Expliquer en quoi le plan est cohérent avec les informations fournies et les engagements pris par l'État membre au titre d'autres plans et fonds pertinents, ainsi que l'interaction entre les différents plans à l'avenir, conformément à l'article 6, paragraphe 3, et à l'article 16, paragraphe 3, point b) iii).

4.3. Complémentarité des financements

Fournir des informations relatives au financement existant ou prévu des mesures et des investissements provenant d'autres sources de l'Union, internationales, publiques ou, le cas échéant, privées, qui contribuent aux mesures et aux investissements prévus dans le plan, y compris à l'aide directe temporaire au revenu, conformément à l'article 6, paragraphe 1, point c).

4.4. Additionnalité

Expliquer et justifier en quoi les mesures ou investissements nouveaux ou existants viennent compléter les dépenses budgétaires nationales récurrentes, sans s'y substituer, conformément à l'article 13, paragraphe 2, y compris en ce qui concerne les mesures et les investissements inclus dans le plan conformément à l'article 4, paragraphe 5.

4.5. Spécificités géographiques

Expliquer comment les spécifications géographiques, concernant par exemple les îles, les régions et territoires ultrapériphériques, les zones rurales ou isolées, les zones périphériques moins accessibles, les zones montagneuses ou celles en retard de développement, ont été prises en compte dans le plan.

4.6. Prévention de la corruption, de la fraude et des conflits d'intérêts

Indiquer le système permettant de prévenir et détecter la corruption, la fraude et les conflits d'intérêts, et d'y remédier, lors de l'utilisation des fonds fournis au titre du Fonds, et les dispositifs visant à éviter un double financement au titre du Fonds et d'autres programmes de l'Union conformément à l'article 21 et à l'annexe III, y compris des fonds fournis par l'intermédiaire d'entités publiques ou privées autres que des ménages vulnérables, des microentreprises vulnérables et des usagers vulnérables des transports conformément à l'article 9.

4.7. Information, communication et visibilité

Illustrer le respect des dispositions de l'article 23 relatives à l'accès du public aux données, en indiquant le site internet sur lequel les données seront publiées, ainsi que les mesures d'information, de communication et de visibilité.

Décrire la stratégie de communication nationale prévue pour sensibiliser le public au financement octroyé par l'Union européenne.

DIRECTIVE (UE) 2023/958 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 10 mai 2023

modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ a établi un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union, afin de favoriser les réductions des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions économiquement efficaces et performantes. Les activités aériennes ont été intégrées dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQUE de l'UE) par la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾. L'Union européenne est compétente pour étendre le SEQUE de l'UE à tous les vols au départ d'un aéroport situé dans un État membre ou à l'arrivée dans un tel aéroport.
- (2) La protection de l'environnement compte parmi les enjeux les plus importants auxquels l'Union et le reste du monde sont confrontés. L'accord de Paris ⁽⁶⁾, adopté le 12 décembre 2015 sous les auspices de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) (ci-après dénommé «accord de Paris»), est entré en vigueur le 4 novembre 2016. Les parties à l'accord de Paris sont convenues de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels, et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Cet engagement a été renforcé par l'adoption, au titre de la CCNUCC, du pacte de Glasgow pour le climat, le 13 novembre 2021, dans lequel la conférence des parties à la CCNUCC, agissant comme réunion des parties à l'accord de Paris, reconnaît que maintenir l'élévation de la température moyenne de la planète à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels permettrait de réduire considérablement les risques et incidences du changement climatique, et ces parties se sont engagées à renforcer leurs objectifs pour 2030 d'ici la fin 2022 afin d'accélérer l'action climatique au cours de cette décennie critique et de combler le déficit d'ambition par rapport à l'objectif de 1,5 °C. Pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, tous les secteurs de l'économie, y compris l'aviation internationale, doivent contribuer à réaliser les réductions des émissions de gaz à effet de serre.

⁽¹⁾ JO C 152 du 6.4.2022, p. 152.

⁽²⁾ JO C 301 du 5.8.2022, p. 116.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 18 avril 2023 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 25 avril 2023.

⁽⁴⁾ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

⁽⁵⁾ Directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (JO L 8 du 13.1.2009, p. 3).

⁽⁶⁾ JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.

- (3) L'aviation représente 2 % à 3 % des émissions mondiales de CO₂ et l'incidence climatique globale de l'aviation est au moins le double de son incidence liée au seul CO₂. L'aviation est la deuxième plus grande source d'effets climatiques des transports après le transport routier. En 2022, Eurocontrol prévoyait une augmentation de l'activité de l'aviation européenne de 44 % à l'horizon 2050 par rapport à 2019. La nécessité d'agir en vue de réduire les émissions de CO₂ devient de plus en plus urgente, comme le souligne le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat dans ses derniers rapports du 7 août 2021, intitulé *Climate change 2021: The Physical Science Basis*, du 28 février 2022, intitulé *Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability*, et du 4 avril 2022, intitulé *Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change*. Ledit rapport du 4 avril 2022 désigne l'aviation internationale comme étant un secteur dans lequel les accords sectoriels ont fixé des objectifs d'atténuation du changement climatique qui sont absolument insuffisants au regard de l'action nécessaire pour atteindre l'objectif à long terme en matière de températures de l'accord de Paris. L'Union devrait donc répondre à cette nécessité d'agir urgente en redoublant ses efforts et en se positionnant comme chef de file de la lutte contre le changement climatique à l'échelon international.
- (4) Le 27 juin 2018, lors de la 10^e réunion de sa 214^e session, le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté la première édition de l'annexe 16, volume IV, de la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 (ci-après dénommée «convention de Chicago») — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), établissant les normes et pratiques recommandées internationales dans le domaine de la protection de l'environnement pour le CORSIA (SARP pour le CORSIA). L'Union et ses États membres mettent en œuvre le CORSIA depuis le début de la phase pilote s'étendant de 2021 à 2023 conformément à la décision (UE) 2020/954 du Conseil ⁽⁷⁾.
- (5) Conformément à la décision (UE) 2018/2027 du Conseil ⁽⁸⁾, les États membres ont notifié au secrétariat de l'OACI les différences entre le CORSIA et le SEQUE de l'UE. L'objectif était de préserver l'acquis de l'Union et ses futures prérogatives politiques, ainsi que le niveau d'ambition climatique de l'Union et le rôle exclusif du Parlement européen et du Conseil dans la détermination du contenu du droit de l'Union. Une fois la présente directive adoptée, la notification au secrétariat de l'OACI des différences entre le CORSIA et le SEQUE de l'UE devrait être mise à jour par une deuxième notification des différences conforme au droit de l'Union afin de tenir compte des révisions apportées à la directive 2003/87/CE.
- (6) La réponse aux défis climatiques et aux défis liés à l'environnement et la réalisation des objectifs de l'accord de Paris sont au cœur de la communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» (ci-après dénommée «pacte vert pour l'Europe»).
- (7) Dans l'actualisation de la contribution déterminée au niveau national de l'Union et de ses États membres, présentée au secrétariat de la CCNUCC le 17 décembre 2020, l'Union s'est engagée à réduire, d'ici à 2030, ses émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990 dans tous les secteurs de son économie. L'aviation devrait contribuer à ces efforts de réduction des émissions.
- (8) En adoptant le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁹⁾, l'Union a inscrit dans la législation l'objectif visant à ramener les émissions nettes à zéro d'ici à 2050 au plus tard, ainsi que l'objectif visant à parvenir à des émissions négatives par la suite. Ledit règlement fixe également un objectif climatique intermédiaire contraignant pour l'Union, consistant en une réduction d'au moins 55 %, dans l'Union, des émissions nettes de gaz à effet de serre (émissions après déduction des absorptions) d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.
- (9) Les modifications introduites par la présente directive sont essentielles pour garantir l'intégrité et le pilotage efficace du SEQUE de l'UE afin qu'il contribue, en tant qu'instrument stratégique, à la réalisation des objectifs de l'Union visant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 et à parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard, ainsi que de l'objectif visant à parvenir à des émissions négatives par la suite,

⁽⁷⁾ Décision (UE) 2020/954 du Conseil du 25 juin 2020 relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale concernant la notification de la participation volontaire au régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) à partir du 1^{er} janvier 2021 et de l'option retenue pour calculer les exigences de compensation des exploitants d'avions au cours de la période 2021-2023 (JO L 212 du 3.7.2020, p. 14).

⁽⁸⁾ Décision (UE) 2018/2027 du Conseil du 29 novembre 2018 établissant la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale concernant la première édition des normes internationales et pratiques recommandées dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) (JO L 325 du 20.12.2018, p. 25).

⁽⁹⁾ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

comme prévu à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119. Ces modifications visent donc aussi à mettre en œuvre les contributions de l'Union au titre de l'accord de Paris en ce qui concerne l'aviation. Par conséquent, la quantité totale de quotas pour l'aviation devrait être consolidée et soumise au facteur de réduction linéaire visé à l'article 9 de la directive 2003/87/CE.

- (10) En plus du CO₂, l'aviation a des effets sur le climat par le biais d'émissions autres que de CO₂, telles que des émissions d'oxydes d'azote (NO_x), de particules de suie et d'espèces de soufre oxydées, en raison des effets de la vapeur d'eau, ainsi qu'au travers de processus atmosphériques causés par ces émissions, par exemple la formation d'ozone et de cirrus induits par les traînées de condensation. L'incidence de ces émissions autres que de CO₂ sur le climat dépend des types de carburant et de moteur utilisés, de la localisation des émissions, notamment de l'altitude de croisière de l'aéronef et de sa position en latitude et longitude, ainsi que du moment où les émissions sont produites et des conditions météorologiques à ce moment-là. Sur la base de l'analyse d'impact réalisée par la Commission en 2006 sur l'intégration de l'aviation dans le SEQE de l'UE, la directive 2008/101/CE a reconnu que l'aviation avait une incidence sur le climat de la planète du fait d'émissions autres que de CO₂. L'article 30, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE, telle qu'elle a été modifiée par la directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁰⁾, a imposé à la Commission de présenter, avant le 1^{er} janvier 2020, une analyse actualisée des effets hors CO₂ de l'aviation, accompagnée, le cas échéant, d'une proposition sur les meilleurs moyens d'y remédier. Pour satisfaire à cette obligation, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) a réalisé une analyse actualisée des effets hors CO₂ de l'aviation sur le changement climatique et a publié son étude le 23 novembre 2020. Les conclusions de cette étude confirment les estimations antérieures, à savoir que les effets hors CO₂ des activités aériennes sur le climat sont, au total, au moins aussi importants que ceux du seul CO₂.
- (11) Il ressort des conclusions de l'étude de l'AESA du 23 novembre 2020 que les effets hors CO₂ de l'aviation, conformément au principe de précaution, ne peuvent plus être ignorés. Des mesures réglementaires de l'Union sont nécessaires pour atteindre les réductions des émissions prévues par l'accord de Paris. La Commission devrait donc mettre en place un cadre pour la surveillance, la déclaration et la vérification des effets hors CO₂ de l'aviation. En s'appuyant sur les résultats de ce cadre, la Commission devrait, au plus tard le 1^{er} janvier 2028, présenter un rapport et, s'il y a lieu et sur la base d'une analyse d'impact, une proposition législative contenant des mesures d'atténuation pour les effets hors CO₂ de l'aviation, en élargissant le champ d'application du SEQE de l'UE pour couvrir de tels effets.
- (12) Pour concrétiser l'ambition accrue en matière de climat, il sera nécessaire d'affecter autant de ressources que possible à la transition climatique, qui devrait être également une transition juste. Par conséquent, toutes les recettes de la mise aux enchères qui ne sont pas attribuées au budget de l'Union devraient être utilisées à des fins liées au climat.
- (13) La quantité totale de quotas pour l'aviation devrait être consolidée au niveau de l'allocation pour les vols pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à la directive 2003/87/CE. L'allocation pour l'année 2024 devrait être fondée sur l'allocation totale aux exploitants d'aéronefs actifs en 2023, diminuée du facteur de réduction linéaire visé dans ladite directive. Le niveau de l'allocation devrait être augmenté afin de tenir compte des liaisons qui n'étaient pas couvertes par le SEQE de l'UE pour l'année 2023 mais qui le seront à partir de l'année 2024.
- (14) Une part accrue de mise aux enchères à compter de l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente directive devrait être la règle pour l'allocation de quotas au secteur de l'aviation, compte tenu de la capacité du secteur à répercuter l'augmentation du coût du CO₂. Il convient de mettre en œuvre une suppression progressive de l'allocation de quotas à titre gratuit en 2024 et 2025 ainsi qu'une mise aux enchères intégrale à partir de 2026.
- (15) La directive 2003/87/CE devrait contribuer à encourager la décarbonation du transport aérien commercial. La transition vers l'abandon de l'utilisation des combustibles fossiles contribuerait à réaliser cette décarbonation. Toutefois, compte tenu de la vive concurrence entre les exploitants d'aéronefs, du développement du marché de l'Union des carburants d'aviation durables et de l'écart de prix important entre le kérosène fossile et les carburants d'aviation durables, il convient de soutenir cette transition en encourageant les pionniers. Par conséquent, au cours de la période du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2030, il convient de réserver 20 millions de quotas afin de les allouer pour couvrir une partie de l'écart de prix restant entre le kérosène fossile et les carburants d'aviation admissibles pour chaque exploitant d'aéronef. Ces quotas devraient provenir d'un ensemble constitué du total des quotas disponibles pour l'aviation, et être alloués, de manière non discriminatoire, uniquement pour les vols concernés par l'obligation de restitution prévue par la directive 2003/87/CE. À la suite d'une évaluation du fonctionnement de cette réserve, la Commission pourrait décider de présenter une proposition législative en vue d'allouer une quantité plafonnée de quotas pour une durée limitée. Une telle allocation ne devrait durer que jusqu'au 31 décembre 2034.

⁽¹⁰⁾ Directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2018 modifiant la directive 2003/87/CE afin de renforcer le rapport coût-efficacité des réductions d'émissions et de favoriser les investissements à faible intensité de carbone, et la décision (UE) 2015/1814 (JO L 76 du 19.3.2018, p. 3).

- (16) Les vols commerciaux supersoniques ne sont plus disponibles, entre autres en raison des dommages environnementaux disproportionnellement élevés qu'ils occasionnaient. Néanmoins, les tendances actuelles montrent que des recherches intensives sont menées pour la réintroduction de l'aviation supersonique. La corrélation positive entre la vitesse de déplacement et le niveau des émissions dues à la consommation de carburant justifie de traiter différemment les vols subsoniques des vols supersoniques. Par conséquent, il convient d'exclure d'éventuels vols supersoniques futurs du soutien prévu au titre de la présente directive pour les combustibles non fossiles.
- (17) Il convient par ailleurs de modifier la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les unités à des fins de conformité acceptables, afin de tenir compte des critères d'admissibilité des unités d'émissions pour le CORSIA adoptés par le Conseil de l'OACI lors de sa 216^e session, en mars 2019, en tant qu'élément essentiel du CORSIA. Les exploitants d'aéronefs établis dans l'Union devraient pouvoir utiliser des unités pour se conformer au CORSIA pour les vols à destination ou en provenance de pays tiers considérés comme participant au CORSIA, ou entre ceux-ci. Pour que la mise en œuvre du CORSIA par l'Union soutienne la réalisation des objectifs de l'accord de Paris et incite à une large participation au CORSIA, les unités à des fins de conformité devraient provenir d'États parties à l'accord de Paris qui participent au CORSIA, et le double comptage devrait être évité.
- (18) Afin d'assurer des conditions uniformes d'utilisation des unités conformément à la directive 2003/87/CE, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour adopter une liste des unités sur la base de celles que le Conseil de l'OACI a jugées acceptables pour être utilisées pour se conformer au CORSIA et qui remplissent les conditions d'admissibilité prévues par la présente directive. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.
- (19) Afin d'assurer des conditions uniformes pour les dispositions à mettre en place concernant l'autorisation à obtenir des parties participantes, pour les ajustements à apporter en temps utile à la déclaration des émissions anthropiques par les sources et des absorptions par les puits couvertes par les contributions déterminées au niveau national des parties participantes, et pour éviter un double comptage et une augmentation nette des émissions mondiales, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour fixer des exigences détaillées au sujet de telles dispositions. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011.
- (20) Afin d'assurer des conditions uniformes pour le calcul des exigences de compensation au titre du CORSIA pour les exploitants d'aéronefs établis dans l'Union, il convient de conférer des compétences d'exécution correspondantes à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011.
- (21) Étant donné que la mise en œuvre et l'exécution du CORSIA pour les exploitants d'aéronefs établis en dehors de l'Union devraient relever de la seule responsabilité du pays d'origine de ces exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aéronefs établis en dehors de l'Union ne devraient pas être tenus d'annuler des unités pour se conformer au CORSIA au titre de la présente directive.
- (22) Étant donné que la mise en œuvre et l'exécution du CORSIA pour les exploitants d'aéronefs établis en dehors de l'Union devraient relever de la seule responsabilité du pays d'origine de ces exploitants d'aéronefs, lorsqu'un exploitant d'aéronef établi en dehors de l'Union génère des émissions importantes résultant de vols à l'intérieur de l'Espace économique européen (EEE) ou au départ d'un aéroport situé dans l'EEE à destination d'un aéroport situé en Suisse ou au Royaume-Uni, l'État dans lequel cet exploitant d'aéronef est établi peut également notifier des différences concernant l'application du CORSIA en ce qui concerne les vols intraeuropéens. La directive 2003/87/CE devrait faire l'objet d'un réexamen à la lumière de l'évolution de la situation à cet égard.
- (23) Afin de garantir l'égalité de traitement sur les liaisons, les vols à destination et en provenance d'États qui ne mettent pas en œuvre le CORSIA aux fins du droit de l'Union, autres que les vols au départ d'un aéroport situé dans l'EEE et arrivant dans un aéroport situé dans l'EEE, en Suisse ou au Royaume-Uni, devraient être exemptés des obligations de restituer des quotas ou d'annuler des unités. Pour encourager la mise en œuvre intégrale du CORSIA à partir de 2027, l'exemption ne devrait s'appliquer qu'aux émissions rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 pour ce qui est de la restitution de quotas.

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (24) L'article 191 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne dispose que la politique de l'Union dans le domaine de l'environnement contribue à promouvoir, sur le plan international, des mesures de lutte contre le changement climatique, et exige de l'Union et des États membres, dans le cadre de leurs compétences respectives, qu'ils coopèrent avec les pays tiers et les organisations internationales compétentes. Ces objectifs sont également pertinents en ce qui concerne l'OACI et la poursuite du développement du CORSIA.
- (25) La transparence des données et l'accès du public à l'information sont essentiels pour améliorer la responsabilité et l'applicabilité. La Commission devrait donc publier, d'une manière conviviale, les données sur les émissions et compensations des exploitants d'aéronef. Cette publication faciliterait l'évaluation de l'impact du CORSIA sur la réduction des émissions de CO₂ à l'échelle mondiale ainsi que de son rôle dans la réalisation des objectifs de l'accord de Paris.
- (26) Les vols à destination et en provenance des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par les Nations unies, qui ne mettent pas en œuvre le CORSIA aux fins du droit de l'Union, autres que les États dont le PIB par habitant est égal ou supérieur à la moyenne de l'Union, devraient être exemptés des obligations de restituer des quotas ou d'annuler des unités. Il ne devrait pas y avoir de limite dans le temps pour cette exemption.
- (27) Afin d'assurer des conditions uniformes lorsqu'il s'agit d'exempter les exploitants d'aéronefs des exigences de compensation prévues dans la présente directive en ce qui concerne les émissions des vols à destination et en provenance d'États qui appliquent le CORSIA d'une manière moins stricte dans leur droit interne, ou qui ne font pas appliquer les dispositions relatives au CORSIA d'une manière équivalente à l'égard de tous les exploitants d'aéronefs en vertu de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour exempter les exploitants d'aéronefs établis dans l'Union des exigences de compensation en ce qui concerne les émissions de vols en cas de distorsion de concurrence importante lézant des exploitants d'aéronefs établis dans l'Union et résultant d'une mise en œuvre ou d'une application moins stricte du CORSIA dans des pays tiers. La distorsion de concurrence pourrait résulter d'une approche moins stricte en ce qui concerne les dispositions relatives aux unités admissibles ou les dispositions en matière de double comptage. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011.
- (28) Afin d'assurer des conditions uniformes pour l'établissement de conditions de concurrence équitables sur les liaisons entre deux États différents appliquant le CORSIA, lorsque ces États autorisent les exploitants d'aéronefs à utiliser des unités autres que celles figurant sur la liste des unités à des fins de conformité adoptée en vertu d'un acte d'exécution au titre de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour autoriser les exploitants d'aéronefs établis dans un État membre à utiliser des types d'unités venant s'ajouter à ceux figurant sur cette liste des unités à des fins de conformité ou leur permettre de ne pas être liés par les conditions d'admissibilité des unités introduites par la présente directive. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011.
- (29) La Commission devrait faire rapport sur la mise en œuvre du CORSIA et du panier de mesures de l'OACI visant à atteindre l'objectif indicatif mondial à long terme de zéro émission nette de carbone pour l'aviation internationale d'ici à 2050 (ci-après dénommé «objectif indicatif mondial à long terme»), adopté par la 41^e assemblée de l'OACI le 7 octobre 2022.
- (30) Afin de faciliter les négociations au sein de l'OACI, l'Union a adopté, à trois occasions, des dérogations temporaires au SEQE de l'UE de manière à limiter les obligations de conformité aux émissions des vols reliant des aéroports situés dans l'EEE, en traitant sur un pied d'égalité les exploitants d'aéronefs sur les liaisons, quel que soit leur lieu d'établissement. La dérogation la plus récente au SEQE de l'UE, prévue par le règlement (UE) 2017/2392 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹²⁾, a limité les obligations de conformité aux émissions de vols intra-EEE rejetées jusqu'en 2023, et a envisagé d'éventuelles modifications du champ d'application du système en ce qui concerne les activités à destination et en provenance d'aéroports situés en dehors de l'EEE à partir du 1^{er} janvier 2024, à la suite du réexamen prévu par ledit règlement. Afin d'évaluer la mise en œuvre du CORSIA, dont la phase pilote a commencé, et la manière dont il est appliqué dans la pratique, il convient de prolonger jusqu'au 31 décembre 2026 l'actuelle dérogation aux obligations du SEQE de l'UE en ce qui concerne les obligations de restitution prévues pour les vols à destination et en provenance des pays tiers concernés assurés par des exploitants d'aéronefs sur des liaisons ne relevant pas du CORSIA, auxquels les obligations de déclaration et de restitution du SEQE de l'UE devraient sinon s'appliquer au plus tard le 31 mars 2027 et le 30 septembre 2027. Il devrait s'agir de la dernière dérogation temporaire au SEQE de l'UE. Il convient de procéder à un réexamen du CORSIA d'ici le 1^{er} juillet 2026.

⁽¹²⁾ Règlement (UE) 2017/2392 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2017 modifiant la directive 2003/87/CE en vue de maintenir l'actuelle restriction du champ d'application pour les activités aériennes et de préparer la mise en œuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021 (JO L 350 du 29.12.2017, p. 7).

Si, d'ici au 31 décembre 2025, l'assemblée de l'OACI n'a pas renforcé le CORSIA, dans le cadre de la réalisation de son objectif indicatif mondial à long terme visant à atteindre les objectifs de l'accord de Paris, ou si les États énumérés dans un acte d'exécution devant être adopté par la Commission représentent moins de 70 % des émissions de l'aviation internationale, selon les données disponibles les plus récentes, la Commission devrait alors proposer, s'il y a lieu, que le SEQE de l'UE s'applique aux émissions des vols sortant à partir de 2027 et que les exploitants d'aéronefs puissent déduire tous les coûts liés à la compensation au titre du CORSIA sur ces liaisons, afin d'éviter un double prélèvement. Parallèlement, si un pays tiers n'applique pas le CORSIA à partir de 2027, le SEQE de l'UE devrait s'appliquer aux émissions des vols à destination dudit pays tiers.

- (31) Les informations sur l'utilisation d'unités pour se conformer aux exigences de compensation au titre du CORSIA devraient être mises à la disposition du public de manière tout aussi transparente que les informations sur l'utilisation des crédits internationaux prévues par la directive 2003/87/CE jusqu'en 2020 en vertu de l'annexe XIV du règlement (UE) n° 389/2013 de la Commission ⁽¹³⁾.
- (32) Le 7 octobre 2022 et dans le contexte de la pandémie de COVID-19, la 41^e assemblée de l'OACI a décidé de modifier le précédent niveau de référence du CORSIA pour la période de 2024 à 2035, pour passer de la moyenne des émissions de CO₂ de 2019 et 2020 à 85 % des émissions de CO₂ de 2019. La moyenne de toutes les émissions de CO₂ déclarées en 2019 et en 2020 était de 435 859 594 tonnes. En 2019, les émissions de CO₂ étaient de 608 076 604 tonnes, et 85 % de ce chiffre correspond à 516 865 113 tonnes. Toutefois, le niveau de référence réel que l'OACI utilise pour calculer le facteur de croissance du secteur est déterminé à l'aide d'un sous-ensemble d'émissions de CO₂ ne tenant compte que des émissions sur les liaisons qui sont soumises à des exigences de compensation. Pour le sous-ensemble constitué de toutes les paires d'États soumises à des exigences de compensation en 2021, la moyenne des émissions de CO₂ de 2019 et de 2020 n'est pas publiée par l'OACI, mais elle est estimée à 245 millions de tonnes, tandis que les émissions de CO₂ en 2019 étaient de 341 380 188 tonnes, dont 85 % représentent 290 173 160 tonnes. Pour toutes les paires d'États qui devraient être soumises à des exigences de compensation en 2027, la moyenne des émissions de CO₂ de 2019 et de 2020 est estimée à environ 373 millions de tonnes, tandis que 85 % des émissions de CO₂ correspondantes pour 2019 représentent environ 439 millions de tonnes.
- (33) Afin d'assurer des conditions uniformes pour l'établissement d'une liste des États qui sont considérés comme appliquant le CORSIA aux fins de la directive 2003/87/CE, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour adopter et tenir à jour la liste des États autres que les pays de l'EEE, la Suisse et le Royaume-Uni, qui sont considérés comme participant au CORSIA aux fins du droit de l'Union. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011.
- (34) La transition du secteur de l'aviation vers une aviation durable doit tenir compte de la dimension sociale du secteur et de sa compétitivité, afin de garantir que cette transition soit socialement juste et prévoie la formation, la reconversion et le perfectionnement des travailleurs. Il convient que la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive et ses répercussions sociales sur le secteur de l'aviation.
- (35) Les vols couvrant une distance inférieure ou égale à 1 000 kilomètres représentent 6 à 9 % du total des émissions de CO₂ de l'aviation. La Commission devrait présenter un rapport sur des mesures visant à promouvoir un transfert modal en faveur d'autres modes de transport plus durables en attendant que les technologies progressent et que des carburants d'aviation et des aéronefs zéro émission soient disponibles.
- (36) Alors que le SEQE de l'UE s'applique aux vols depuis 2012, le paquet «Ajustement à l'objectif 55» comprend des mesures supplémentaires qui, conjuguées au SEQE de l'UE, pourraient avoir des effets cumulatifs sur le secteur. Afin de préserver la connectivité aérienne pour les vols desservant des régions insulaires ou de petits aéroports, le mécanisme prévu par la présente directive, qui est conçu pour compenser l'écart de prix restant entre les combustibles fossiles et les solutions de substitution devrait limiter les incidences négatives sur la connectivité aérienne et atténuer le risque de fuite de carbone. D'ici à 2026, la Commission devrait présenter un rapport sur les effets possibles sur la connectivité aérienne.
- (37) Le facteur d'émission du kérosène aviation (Jet A1 ou Jet A) dans le cadre du SEQE de l'UE devrait être aligné sur le facteur d'émission pour ce carburant établi dans les SARP pour le CORSIA. Aucune modification ne devrait être apportée aux niveaux d'allocation en raison de l'augmentation du facteur d'émission du kérosène aviation, puisque la présente directive a pour conséquence de mettre fin progressivement aux quotas alloués à titre gratuit au secteur de l'aviation au profit de la mise aux enchères afin de parvenir à des réductions d'émissions plus importantes.

⁽¹³⁾ Règlement (UE) n° 389/2013 de la Commission du 2 mai 2013 établissant un registre de l'Union conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et aux décisions n° 280/2004/CE et n° 406/2009/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (UE) n° 920/2010 et (UE) n° 1193/2011 de la Commission (JO L 122 du 3.5.2013, p. 1).

- (38) Les carburants renouvelables d'origine non biologique utilisant de l'hydrogène produit à partir de sources renouvelables, conformes à l'article 25 de la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁴⁾, devraient être considérés comme des carburants zéro émission pour les exploitants d'aéronefs qui les utilisent jusqu'à ce que les règles de comptabilisation détaillées appropriées soient fixées au titre de la présente directive.
- (39) Afin d'établir des règles détaillées pour le calcul annuel de la différence de coût entre le kérosène fossile et les carburants admissibles conformément à un règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable, pour l'allocation de quotas pour l'utilisation de ces carburants admissibles et pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre évitées grâce à l'utilisation de ces carburants admissibles, ainsi que pour établir les modalités de prise en compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. En outre, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour définir les modalités détaillées de la mise aux enchères par les États membres de quotas pour l'aviation, y compris les modalités détaillées de la mise aux enchères nécessaires pour le transfert d'une partie des recettes tirées de cette mise aux enchères vers le budget général de l'Union en tant que ressources propres. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ⁽¹⁵⁾. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (40) Il convient d'accorder une attention particulière à la promotion de l'accessibilité pour les régions ultrapériphériques de l'Union. Par conséquent, une dérogation temporaire au SEQE de l'UE devrait être prévue jusqu'au 31 décembre 2030 pour les émissions de vols reliant un aéroport situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aéroport situé dans le même État membre en dehors de cette région ultrapériphérique, afin de répondre aux besoins les plus importants des habitants concernant l'emploi, l'éducation et d'autres possibilités. Cette dérogation devrait, pour les mêmes raisons, couvrir les vols reliant des aéroports qui sont situés tous les deux dans la même région ultrapériphérique ou dans des régions ultrapériphériques différentes d'un même État membre.
- (41) La décision (UE) 2023/136 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁶⁾ doit s'appliquer à la notification que les États membres doivent adresser aux exploitants d'aéronefs au plus tard le 30 novembre 2023 au titre de la directive 2003/87/CE pour autant que le facteur de croissance du secteur pour les émissions de 2022, à publier par l'OACI, soit égal à zéro.
- (42) Il importe d'adopter une approche globale de l'innovation pour atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe et pour la compétitivité de l'industrie européenne. Une telle approche revêt une importance particulière pour les secteurs qui sont difficiles à décarboner, tels que l'aviation et le transport maritime, dans lesquels il est nécessaire de déployer une combinaison d'améliorations opérationnelles, de carburants de substitution neutres pour le climat et de solutions technologiques. Par conséquent, les États membres devraient veiller à ce que les dispositions nationales de transposition n'entravent pas l'innovation et soient neutres sur le plan technologique. Au niveau de l'Union, les efforts de recherche et d'innovation nécessaires sont soutenus, entre autres, par Horizon Europe — le programme-cadre pour la recherche et l'innovation, qui prévoit un financement important et de nouveaux instruments pour les secteurs relevant du SEQE de l'UE.
- (43) Le Fonds pour l'innovation, établi par la directive 2003/87/CE, doit soutenir la recherche sur les solutions de décarbonation, y compris les technologies zéro émission, et le développement et le déploiement de telles solutions, et réduire les incidences du secteur de l'aviation sur le climat et l'environnement. Il doit également soutenir l'électrification et les mesures de réduction des incidences globales de l'aviation.

⁽¹⁴⁾ Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).

⁽¹⁵⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

⁽¹⁶⁾ Décision (UE) 2023/136 du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la notification de la compensation dans le cadre d'un mécanisme de marché mondial pour les exploitants d'aéronefs établis dans l'Union (JO L 19 du 20.1.2023, p. 1).

- (44) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir veiller à ce que l'aviation contribue à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et mettre en œuvre de manière appropriée le CORSIA dans le droit de l'Union, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison des dimensions et des effets de la présente directive, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (45) Compte tenu de l'urgente nécessité d'agir pour le climat et pour tous les secteurs de contribuer à la réduction des émissions de manière efficace au regard des coûts, les États membres devraient transposer la présente directive au plus tard le 31 décembre 2023.
- (46) La simplification des procédures administratives et l'adaptation de ces procédures aux bonnes pratiques devraient réduire au minimum les charges administratives.
- (47) Il convient, dès lors, de modifier la directive 2003/87/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 2003/87/CE

La directive 2003/87/CE est modifiée comme suit:

- 1) À l'article 3, le point suivant est ajouté:
 - «v) "effets hors CO₂ de l'aviation", les effets sur le climat du rejet, lors de la combustion de carburant, d'oxydes d'azote (NOx), de particules de suie et d'espèces de soufre oxydées, ainsi que les effets de la vapeur d'eau, notamment des traînées de condensation, provenant d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I;».
 - 2) L'article 3 *quater* est modifié comme suit:
 - a) le paragraphe 2 est supprimé;
 - b) les paragraphes suivants sont ajoutés:
 - «5. La Commission détermine la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour l'année 2024 sur la base du total des quotas alloués aux exploitants d'aéronefs qui effectuaient des activités aériennes énumérées à l'annexe I au cours de l'année 2023, diminué du facteur de réduction linéaire visé à l'article 9, et publie cette quantité, ainsi que la quantité de quotas qui auraient été alloués à titre gratuit en 2024 en vertu des règles relatives à l'allocation à titre gratuit en vigueur avant les modifications introduites par la directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil (*).
 6. Pour la période du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2030, un maximum de 20 millions sur la quantité totale de quotas visée au paragraphe 5 est réservé aux exploitants d'aéronefs commerciaux, sur une base transparente, équitable et non discriminatoire, pour l'utilisation de carburants d'aviation durables et d'autres carburants d'aviation qui ne sont pas dérivés de combustibles fossiles, recensés dans un règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable comme entrant en ligne de compte pour atteindre la part minimale de carburants d'aviation durables que le carburant d'aviation mis à la disposition des exploitants d'aéronefs dans les aéroports de l'Union par les fournisseurs de carburant d'aviation doit contenir en vertu dudit règlement, pour les vols subsoniques pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 12, paragraphe 3, de la présente directive. Lorsque le carburant d'aviation admissible ne peut être physiquement attribué dans un aéroport à un vol spécifique, les quotas réservés au titre du présent alinéa sont disponibles pour les carburants d'aviation admissibles embarqués dans cet aéroport, proportionnellement aux émissions des vols, de l'exploitant d'aéronef au départ de cet aéroport, pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 12, paragraphe 3, de la présente directive.
- Les quotas réservés au titre du premier alinéa du présent paragraphe sont alloués par les États membres pour couvrir tout ou partie de l'écart de prix entre l'utilisation du kérosène fossile et l'utilisation des carburants d'aviation admissibles concernés, en tenant compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles. Lors du calcul de cet écart de prix, la Commission tient compte du rapport technique publié par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne en vertu d'un règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable. Les États membres assurent la visibilité du financement au titre du présent paragraphe d'une manière correspondant aux exigences de l'article 30 *quaterdecies*, paragraphe 1, points a) et b), de la présente directive.

Les quotas alloués au titre du présent paragraphe couvrent:

- a) 70 % de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et d'hydrogène produit à partir de sources d'énergie renouvelables, et de biocarburants avancés tels qu'ils sont définis à l'article 2, deuxième alinéa, point 34), de la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil (**), pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV ou de l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 14 de la présente directive;
- b) 95 % de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de carburants renouvelables d'origine non biologique conformes à l'article 25 de la directive (UE) 2018/2001, utilisés dans l'aviation, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV ou de l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 14 de la présente directive;
- c) 100 % de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par le premier alinéa du présent paragraphe, dans des aéroports situés sur des îles de moins de 10 000 km² qui ne sont pas reliées au continent par une liaison routière ou ferroviaire, dans des aéroports qui ne sont pas suffisamment grands pour être définis comme des aéroports de l'Union conformément à un règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable, et dans des aéroports situés dans une région ultrapéripérienne;
- d) dans les cas autres que ceux visés aux points a), b) et c), 50 % de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par le premier alinéa du présent paragraphe.

L'allocation de quotas au titre du présent paragraphe peut tenir compte d'un éventuel soutien par d'autres dispositifs au niveau national.

Sur une base annuelle, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander une allocation de quotas sur la base de la quantité de chaque carburant d'aviation admissible visé au présent paragraphe utilisé sur des vols pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 12, paragraphe 3, entre le 1^{er} janvier 2024 et le 31 décembre 2030, à l'exclusion des vols pour lesquels cette exigence est considérée comme satisfaite en vertu de l'article 28 bis, paragraphe 1. Si, pour une année donnée, la demande de quotas pour l'utilisation de ces carburants est supérieure aux quotas disponibles, la quantité de quotas est réduite de manière uniforme pour tous les exploitants d'aéronefs concernés par l'allocation pour ladite année.

La Commission publie annuellement au *Journal officiel de l'Union européenne* des informations détaillées sur la différence de coût moyenne, pour l'année précédente, entre le kérosène fossile, en tenant compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles, et les carburants d'aviation admissibles concernés.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 afin de compléter la présente directive en établissant des règles détaillées pour le calcul annuel de la différence de coût visée au sixième alinéa du présent paragraphe, pour l'allocation de quotas pour l'utilisation des carburants visés au premier alinéa du présent paragraphe, et pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre évitées grâce à l'utilisation de carburants telles qu'elles sont déclarées au titre de l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 14, paragraphe 1, et en établissant les modalités de prise en compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles.

Le 1^{er} janvier 2028 au plus tard, la Commission procède à une évaluation de l'application du présent paragraphe et présente en temps utile les résultats de ladite évaluation dans un rapport adressé au Parlement européen et au Conseil. Le rapport peut, s'il y a lieu, être accompagné d'une proposition législative visant à allouer temporairement une quantité plafonnée de quotas jusqu'au 31 décembre 2034 afin d'inciter davantage à utiliser les carburants visés au premier alinéa du présent paragraphe, en particulier les carburants renouvelables d'origine non biologique conformes à l'article 25 de la directive (UE) 2018/2001, utilisés dans l'aviation, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV ou de l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 14 de la présente directive.

À partir du 1^{er} janvier 2028, la Commission évalue l'application du présent paragraphe dans le rapport annuel qu'elle est tenue de présenter en vertu de l'article 10, paragraphe 5.

7. En ce qui concerne les vols en provenance d'un aéroport situé dans l'EEE à destination d'un aéroport situé dans l'EEE, en Suisse ou au Royaume-Uni et qui n'étaient pas couverts par le SEQE de l'UE en 2023, la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs est augmentée des niveaux de quotas, y compris les quotas alloués à titre gratuit et les quotas mis aux enchères, qui auraient été alloués si les vols avaient été couverts par le SEQE de l'UE ladite année, diminuée du facteur de réduction linéaire visé à l'article 9.

8. Par dérogation à l'article 12, paragraphe 3, à l'article 14, paragraphe 3, et à l'article 16, les États membres considèrent que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prennent aucune mesure vis-à-vis des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les émissions rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 résultant de vols entre un aéroport situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aéroport situé dans le même État membre, y compris un autre aéroport situé dans la même région ultrapériphérique ou dans une autre région ultrapériphérique du même État membre.

(*) Directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial (JO L 130 du 16.5.2023, p. 115).

(**) Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).

3) L'article 3 *quinquies* est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Au cours des années 2024 et 2025, 15 % des quotas visés à l'article 3 *quater*, paragraphes 5 et 7, ainsi que 25 % en 2024 et 50 % en 2025, respectivement, des 85 % restants de ces quotas, qui auraient été alloués à titre gratuit, sont mis aux enchères, à l'exception des quantités de quotas visées à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, et à l'article 10 *bis*, paragraphe 8, quatrième alinéa. Le reste des quotas pour lesdites années est alloué à titre gratuit.

À partir du 1^{er} janvier 2026, la quantité totale de quotas qui aurait été allouée à titre gratuit pendant ladite année est mise aux enchères, à l'exception des quantités de quotas visées à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, et à l'article 10 *bis*, paragraphe 8, quatrième alinéa.»

b) le paragraphe suivant est inséré:

«1 *bis*. Les quotas qui sont alloués à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs le sont proportionnellement à leur part d'émissions vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour 2023. Ce calcul tient également compte des émissions vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour les vols qui ne sont couverts par le SEQE de l'UE qu'à partir du 1^{er} janvier 2024. Au plus tard le 30 juin de l'année concernée, les autorités compétentes délivrent les quotas qui sont alloués à titre gratuit pour l'année en question.»

c) le paragraphe 2 est supprimé;

d) les paragraphes 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 afin de compléter la présente directive en ce qui concerne les modalités détaillées de la mise aux enchères, par les États membres, des quotas pour l'aviation, conformément aux paragraphes 1 et 1 *bis* du présent article, notamment les modalités détaillées de la mise aux enchères qui sont nécessaires pour le transfert d'une partie des recettes tirées de cette mise aux enchères vers le budget général de l'Union en tant que ressources propres conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. La quantité de quotas que chaque État membre met aux enchères pendant chaque période est proportionnel à la part de cet État membre dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les États membres pour l'année de référence, déclarées conformément à l'article 14, paragraphe 3, et vérifiées conformément à l'article 15. Pour chaque période visée à l'article 13, l'année de référence est l'année civile se terminant vingt-quatre mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères. Les actes délégués garantissent le respect des principes énoncés à l'article 10, paragraphe 4, premier alinéa.

4. Les États membres déterminent l'usage qui est fait des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas relevant du présent chapitre, à l'exception des recettes établies en tant que ressources propres conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et inscrites au budget général de l'Union. Les États membres utilisent les recettes tirées de la mise aux enchères des quotas ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes conformément à l'article 10, paragraphe 3, de la présente directive.»

4) Les articles 3 *sexies* et 3 *septies* sont supprimés.

5) L'article 11 *bis* est modifié comme suit:

a) les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article, les exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, peuvent utiliser les unités suivantes pour se conformer aux obligations qui leur incombent d'annuler des unités pour ce qui est de la quantité notifiée en vertu de l'article 12, paragraphe 6, comme le prévoit l'article 12, paragraphe 9:

- a) crédits autorisés par les parties participant au mécanisme établi en vertu de l'article 6, paragraphe 4, de l'accord de Paris;
- b) crédits autorisés par les parties participant aux programmes d'octroi de crédits que le Conseil de l'OACI considère comme étant admissibles et qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 8;
- c) crédits autorisés par les parties à des accords, conformément au paragraphe 5;
- d) crédits délivrés pour des projets au niveau de l'Union conformément à l'article 24 *bis*.

2. Les unités visées au paragraphe 1, points a) et b), peuvent être utilisées si les conditions suivantes sont remplies:

- a) elles proviennent d'un État qui est partie à l'accord de Paris au moment de l'utilisation;
- b) elles proviennent d'un État visé dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, en tant que participant au régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale de l'OACI (CORSIA). La présente condition ne s'applique pas à l'égard des émissions rejetées avant 2027, ni à l'égard des pays les moins avancés ou des petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par les Nations unies, à l'exception des États dont le PIB par habitant est égal ou supérieur à la moyenne de l'Union.

3. Les unités visées au paragraphe 1, points a), b) et c), peuvent être utilisées si des dispositions sont en place pour obtenir l'autorisation des parties participantes, si des ajustements sont apportés en temps utile aux déclarations des émissions anthropiques par les sources et des absorptions par les puits figurant dans les contributions déterminées au niveau national des parties participantes et si un double comptage ainsi qu'une augmentation nette des émissions mondiales sont évités.

La Commission adopte des actes d'exécution établissant des exigences détaillées pour les dispositions visées au premier alinéa du présent paragraphe, qui peuvent inclure des exigences de déclaration et de tenue de registres, et pour l'établissement de la liste des États ou des programmes qui appliquent ces dispositions. Ces dispositions tiennent compte des flexibilités accordées aux pays les moins avancés et aux petits États insulaires en développement conformément au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2.»;

b) le paragraphe 4 est supprimé;

c) le paragraphe suivant est ajouté:

«8. La Commission adopte des actes d'exécution dressant la liste des unités que le Conseil de l'OACI considère comme étant admissibles et qui remplissent les conditions énoncées aux paragraphes 2 et 3 du présent article. La Commission adopte également des actes d'exécution pour actualiser cette liste, pour autant que de besoin. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2.».

6) L'article 12 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Conformément à la méthode énoncée dans l'acte d'exécution visé au paragraphe 8 du présent article, les États membres calculent, chaque année, les exigences de compensation pour l'année civile précédente en ce qui concerne les vols à destination et en provenance des États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 bis, paragraphe 3, ainsi que les vols reliant ces États, et en ce qui concerne les vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 bis, paragraphe 3, et, au plus tard le 30 novembre de chaque année, informent les exploitants d'aéronefs.

Conformément à la méthode énoncée dans l'acte d'exécution visé au paragraphe 8 du présent article, les États membres calculent également les exigences de compensation totales finales pour une période de conformité du CORSIA donnée et, au plus tard le 30 novembre de l'année suivant la dernière année de la période de conformité du CORSIA concernée, informent de ces exigences les exploitants d'aéronefs qui remplissent les conditions énoncées au troisième alinéa du présent paragraphe.

Les États membres communiquent le niveau de compensation aux exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes:

- a) les exploitants d'aéronef sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre; et
- b) ils produisent des émissions annuelles de CO₂ supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de l'annexe I, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1^{er} janvier 2021.

Aux fins du premier alinéa, point b), les émissions de CO₂ des types de vols suivants ne sont pas prises en compte:

- i) vols d'État;
- ii) vols humanitaires;
- iii) vols médicaux;
- iv) vols militaires;
- v) vols de lutte contre le feu;
- vi) vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que lesdits vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité.»;

b) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«8. Le calcul des exigences de compensation visées au paragraphe 6 du présent article aux fins du CORSIA est effectué conformément à une méthode à préciser par la Commission en ce qui concerne les vols à destination et en provenance des États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 bis, paragraphe 3, ainsi que les vols reliant ces États, et en ce qui concerne les vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 bis, paragraphe 3.

La Commission adopte des actes d'exécution précisant la méthode de calcul des exigences de compensation pour les exploitants d'aéronefs visés au premier alinéa du présent paragraphe.

Ces actes d'exécution précisent plus avant notamment l'application des exigences découlant des dispositions pertinentes de la présente directive, en particulier des articles 3 *quater*, 11 bis, 12 et 25 bis, et, dans la mesure du possible à la lumière des dispositions pertinentes de la présente directive, des normes et pratiques recommandées internationales dans le domaine de la protection de l'environnement pour le CORSIA (SARP pour le CORSIA).

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 bis, paragraphe 2. Le premier de ces actes d'exécution est adopté au plus tard le 30 juin 2024.

9. Les exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, annulent les unités visées à l'article 11 bis uniquement pour ce qui est de la quantité notifiée par cet État membre, conformément au paragraphe 6, pour la période de conformité du CORSIA concernée. L'annulation a lieu au plus tard le 31 janvier 2025 pour les émissions de la période de 2021 à 2023 et au plus tard le 31 janvier 2028 pour les émissions de la période de 2024 à 2026.».

7) À l'article 14, les paragraphes suivants sont ajoutés:

«5. Les exploitants d'aéronefs sont tenus de rendre compte une fois par an des effets hors CO₂ de l'aviation survenant à partir du 1^{er} janvier 2025. À cette fin, la Commission adopte, au plus tard le 31 août 2024, un acte d'exécution au titre du paragraphe 1 afin d'inclure les effets hors CO₂ de l'aviation dans un cadre de surveillance, de déclaration et de vérification. Ce cadre de surveillance, de déclaration et de vérification contient, au minimum, les données disponibles sur la trajectoire tridimensionnelle des aéronefs, ainsi que sur l'humidité et la température ambiantes afin de permettre la production d'un équivalent CO₂ par vol. Dans la limite des ressources disponibles, la Commission veille à ce que des outils soient disponibles pour faciliter et, dans la mesure du possible, automatiser la surveillance, la déclaration et la vérification afin de réduire au minimum la charge administrative.

À partir du 1^{er} janvier 2025, les États membres veillent à ce que chaque exploitant d'aéronef surveille et déclare à l'autorité compétente, les effets hors CO₂ de chaque aéronef qu'il exploite, au cours de chaque année civile, après la fin de chaque année concernée, conformément aux actes d'exécution visés au paragraphe 1.

La Commission présente chaque année à partir de 2026, dans le cadre du rapport visé à l'article 10, paragraphe 5, un rapport sur les résultats de l'application du cadre de surveillance, de déclaration et de vérification visé au premier alinéa du présent paragraphe.

Au plus tard le 31 décembre 2027, sur la base des résultats de l'application du cadre de surveillance, de déclaration et de vérification pour les effets hors CO₂ de l'aviation, la Commission présente un rapport et, s'il y a lieu et après avoir réalisé au préalable une analyse d'impact, une proposition législative visant à atténuer les effets hors CO₂ de l'aviation, en élargissant le champ d'application du SEQE de l'UE aux effets hors CO₂ de l'aviation.

6. Au plus tard trois mois après la date limite de déclaration concernée, la Commission publie, d'une manière conviviale, au moins les données annuelles agrégées suivantes relatives aux émissions des activités aériennes déclarées aux États membres ou transmises à la Commission conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission (*) et à l'article 7 du règlement délégué (UE) 2019/1603 de la Commission (**):

a) par paire d'aérodromes au sein de l'EEE:

- i) les émissions de l'ensemble des vols;
- ii) le nombre total de vols;
- iii) le nombre total de passagers;
- iv) les types d'aéronef;

b) par exploitant d'aéronef:

- i) les données relatives aux émissions des vols à l'intérieur de l'EEE, des vols au départ de l'EEE, des vols à l'arrivée dans l'EEE et des vols reliant deux pays tiers, ventilées par paire d'États, et les données relatives aux émissions soumises à l'obligation d'annuler les unités d'émission admissibles au titre du CORSIA;
- ii) le montant des exigences de compensation, calculé conformément à l'article 12, paragraphe 8;
- iii) la quantité et le type de crédits, conformément à l'article 11 bis, utilisés pour respecter les exigences de compensation de l'exploitant d'aéronef visées au point ii) du présent point;
- iv) la quantité et le type de carburants utilisés pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro en vertu de la présente directive ou qui confèrent à l'exploitant d'aéronef le droit de recevoir des quotas en vertu de l'article 3 quater, paragraphe 6.

Pour les points a) et b) du premier alinéa, dans des circonstances spécifiques où un exploitant d'aéronef opère sur un nombre très limité de paires d'aérodromes ou sur un nombre très limité de paires d'États qui sont soumis à des exigences de compensation ou sur un nombre très limité de paires d'États qui ne sont pas soumis à des exigences de compensation, cet exploitant d'aéronef peut demander à l'État membre responsable que ces données ne soient pas publiées au niveau de l'exploitant d'aéronef, en expliquant pourquoi la divulgation serait considérée comme préjudiciable à ses intérêts commerciaux. Sur la base de cette demande, l'État membre responsable peut demander à la Commission que ces données soient publiées à un niveau d'agrégation plus élevé. La Commission statue sur la demande.

(*) Règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant le règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission (JO L 334 du 31.12.2018, p. 1).

(**) Règlement délégué (UE) 2019/1603 de la Commission du 18 juillet 2019 complétant la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les mesures adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale relatives à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions de l'aviation aux fins de l'application d'un mécanisme de marché mondial (JO L 250 du 30.9.2019, p. 10).».

8) L'article 18 bis est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Lorsque pendant les deux premières années d'une période visée à l'article 13, aucune des émissions de l'aviation attribuées résultant de vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), du présent article n'est attribuée à son État membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre État membre responsable pour la période suivante. Le nouvel État membre responsable est l'État membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation attribuées résultant de vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée.»;

b) au paragraphe 3, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) à partir de 2024, actualise au moins tous les deux ans la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date; lorsqu'un exploitant d'aéronef n'a pas exercé une activité aérienne visée à l'annexe I au cours des quatre années civiles consécutives précédant l'actualisation de la liste, ledit exploitant d'aéronef n'est pas inclus dans la liste.».

9) L'article 25 bis est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. L'Union et ses États membres poursuivent leurs efforts en vue de parvenir à des accords sur des mesures globales pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation, conformément aux objectifs du règlement (UE) 2021/1119 et de l'accord de Paris. À la lumière de tels accords, la Commission évalue la nécessité d'apporter ou non des modifications à la présente directive dans la mesure où elle s'applique aux exploitants d'aéronefs.»;

b) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«3. La Commission adopte un acte d'exécution établissant la liste des États autres que les pays de l'EEE, la Suisse et le Royaume-Uni qui sont considérés comme appliquant le CORSIA aux fins de la présente directive, en prenant le niveau de référence de 2019 pour les années 2021 à 2023 et un niveau de référence de 85 % des émissions de 2019 pour chaque année à partir de 2024. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 bis, paragraphe 2.

4. En ce qui concerne les émissions rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols à destination ou en provenance d'États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 3 du présent article, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément à l'article 12, paragraphe 3, pour les émissions en question.

5. En ce qui concerne les émissions rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols reliant l'EEE et des États qui ne sont pas énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 3 du présent article, autres que les vols à destination de la Suisse et du Royaume-Uni, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément à l'article 12, paragraphe 3, pour les émissions en question.

6. En ce qui concerne les émissions des vols à destination et en provenance des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par les Nations unies, autres que ceux qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 3 du présent article et autres que les États dont le PIB par habitant est supérieur ou égal à la moyenne de l'Union, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément à l'article 12, paragraphe 3, pour les émissions en question.

7. Lorsque la Commission établit qu'il existe une importante distorsion de concurrence, telle qu'une distorsion causée par un pays tiers qui applique le CORSIA d'une manière moins stricte dans son droit interne ou qui ne fait pas appliquer les dispositions relatives au CORSIA d'une manière équivalente à l'égard de tous les exploitants d'aéronefs, qui porte préjudice aux exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, la Commission adopte des actes d'exécution afin d'exempter ces exploitants d'aéronefs des exigences de compensation prévues à l'article 12, paragraphe 9, en ce qui concerne les émissions des vols à destination et en provenance de ces États. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 bis, paragraphe 2.

8. Lorsque des exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, assurent des vols reliant deux États différents énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 3 du présent article, y compris des vols qui ont lieu entre la Suisse, le Royaume-Uni et les États énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 3 du présent article, et que ces États autorisent les exploitants d'aéronefs à utiliser des unités autres que celles figurant sur la liste adoptée en vertu de l'article 11 bis, paragraphe 8, la Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution autorisant ces exploitants d'aéronefs à utiliser des types d'unités venant s'ajouter à ceux figurant sur la liste ou à ne pas être tenus par les conditions de l'article 11 bis, paragraphes 2 et 3, en ce qui concerne les émissions résultant de ces vols. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 bis, paragraphe 2.».

10) Les articles 28 bis et 28 ter sont remplacés par le texte suivant:

«Article 28 bis

Dérogations applicables avant la mise en œuvre obligatoire du mécanisme de marché mondial de l'OACI

1. Par dérogation à l'article 12, paragraphe 3, à l'article 14, paragraphe 3, et à l'article 16, les États membres considèrent que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prennent aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne:

- a) toutes les émissions de vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des États en dehors de l'EEE, à l'exception des vols à destination d'aérodromes situés au Royaume-Uni ou en Suisse, pour chaque année civile du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2026, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 ter;
- b) toutes les émissions de vols reliant un aéroport situé dans une région ultrapériphérique au sens de l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et un aéroport situé dans une autre région de l'EEE, pour chaque année civile du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2023, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 ter.

Aux fins des articles 11 bis, 12 et 14, les émissions vérifiées résultant de vols autres que ceux visés au premier alinéa du présent paragraphe sont considérées comme les émissions vérifiées de l'exploitant d'aéronef.

2. Par dérogation à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, la quantité de quotas à mettre aux enchères par chaque État membre pour la période du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2026 est réduite de manière à correspondre à sa part d'émissions d'aviation attribuées résultant de vols ne faisant pas l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1, points a) et b), du présent article.

3. Par dérogation à l'article 3 *octies*, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de présenter des plans de surveillance comportant des mesures de surveillance et de déclaration des émissions pour les vols faisant l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1, points a) et b), du présent article.

4. Par dérogation aux articles 3 octies, 12, 15 et 18 bis, lorsque les émissions annuelles totales d'un exploitant d'aéronef sont inférieures à 25 000 tonnes de CO₂, ou lorsque les émissions annuelles totales d'un exploitant d'aéronef résultant de vols autres que ceux visés au paragraphe 1, points a) et b), du présent article sont inférieures à 3 000 tonnes de CO₂, ses émissions sont considérées comme des émissions vérifiées si elles sont déterminées à l'aide de l'instrument pour petits émetteurs approuvé au titre du règlement (UE) n° 606/2010 de la Commission (*) et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE. Les États membres peuvent appliquer des procédures simplifiées pour les exploitants d'aéronefs non commerciaux, dès lors que la précision assurée par ces procédures n'est pas inférieure à celle assurée par l'instrument pour petits émetteurs.

5. Le paragraphe 1 du présent article s'applique aux pays avec lesquels un accord tel que visé à l'article 25 ou 25 bis a été conclu, selon les modalités de cet accord uniquement.

Article 28 ter

Rapport et réexamen de la Commission en ce qui concerne la mise en œuvre du mécanisme de marché mondial de l'OACI

1. Avant le 1^{er} janvier 2027 et tous les trois ans par la suite, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'état d'avancement des négociations menées au sein de l'OACI pour mettre en œuvre le mécanisme de marché mondial qui doit s'appliquer aux émissions à partir de 2021, en particulier en ce qui concerne:

- a) les instruments pertinents de l'OACI, y compris les normes et pratiques recommandées, ainsi que les progrès réalisés dans la mise en œuvre de tous les éléments figurant dans le panier de mesures de l'OACI en vue de la réalisation de l'objectif indicatif mondial à long terme adopté lors de la 41^e assemblée de l'OACI;
- b) les recommandations approuvées par le Conseil de l'OACI pour ce qui est du mécanisme de marché mondial, y compris toute modification éventuelle concernant les niveaux de référence;
- c) la mise en place d'un registre mondial;
- d) les mesures nationales prises par les pays tiers pour mettre en œuvre le mécanisme de marché mondial qui doit s'appliquer aux émissions à partir de 2021;
- e) le niveau de participation des pays tiers à la compensation au titre du CORSIA, y compris les répercussions de leurs réserves en ce qui concerne cette participation; et
- f) d'autres évolutions pertinentes au niveau international et d'autres instruments applicables, ainsi que les progrès accomplis pour réduire l'incidence totale de l'aviation sur le changement climatique.

Conformément au bilan mondial de l'accord de Paris, la Commission fait également rapport sur les efforts déployés pour atteindre l'objectif indicatif mondial à long terme du secteur de l'aviation visant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation pour les ramener à zéro émission nette d'ici 2050, évalués conformément aux critères visés au premier alinéa, points a) à f).

2. Au plus tard le 1^{er} juillet 2026, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil dans lequel elle évalue l'intégrité environnementale du mécanisme de marché mondial de l'OACI, y compris son ambition générale par rapport aux objectifs de l'accord de Paris, le degré de participation à la compensation au titre du CORSIA, son applicabilité, la transparence, les sanctions en cas de non-respect, les procédures de consultation du public, la qualité des crédits de compensation, la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions, les registres, la responsabilité et les règles d'utilisation des biocarburants. La Commission publie ledit rapport au plus tard le 1^{er} juillet 2026 également.

3. Le rapport de la Commission visé au paragraphe 2 est accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition législative visant à modifier la présente directive d'une manière cohérente avec les objectifs de température de l'accord de Paris, l'engagement de l'Union à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans tous les secteurs de l'économie d'ici à 2030, et l'objectif visant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard, ainsi qu'avec l'objectif visant à préserver l'intégrité environnementale et l'efficacité de l'action de l'Union en matière de climat. La proposition qui accompagne éventuellement le rapport prévoit, le cas échéant, que le SEQE de l'UE s'applique, à partir de janvier 2027, aux vols au départ d'aérodromes situés dans les États de l'EEE à destination d'aérodromes situés en dehors de l'EEE, et exclut les vols à l'arrivée en provenance d'aérodromes situés en dehors de l'EEE lorsque le rapport visé au paragraphe 2 montre que:

- a) au plus tard le 31 décembre 2025, l'assemblée de l'OACI n'a pas renforcé le CORSIA dans le cadre de la réalisation de son objectif indicatif mondial à long terme, visant à atteindre les objectifs de l'accord de Paris; ou

- b) les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 bis, paragraphe 3, représentent moins de 70 % des émissions de l'aviation internationale, selon les données disponibles les plus récentes.

La proposition qui accompagne éventuellement le rapport prévoit également, le cas échéant, la possibilité pour les exploitants d'aéronefs de déduire tous les coûts liés à la compensation au titre du CORSIA sur ces liaisons, afin d'éviter un double prélèvement. Si les conditions visées au premier alinéa, points a) et b), du présent paragraphe ne sont pas remplies, la proposition modifie la présente directive, s'il y a lieu, de manière que le SEQE de l'UE continue de s'appliquer uniquement aux vols à l'intérieur de l'EEE, aux vols à destination de la Suisse et du Royaume-Uni et aux vols à destination d'États qui ne sont pas énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 bis, paragraphe 3.

(*) Règlement (UE) n° 606/2010 de la Commission du 9 juillet 2010 portant approbation d'un instrument simplifié mis au point par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) afin d'estimer la consommation de carburant de certains exploitants d'aéronefs qui sont des petits émetteurs (JO L 175 du 10.7.2010, p. 25).».

- 11) À l'article 30, le paragraphe suivant est ajouté:

«8. En 2026, la Commission inclut dans le rapport prévu à l'article 10, paragraphe 5, notamment les éléments suivants:

- a) une évaluation des incidences sur l'environnement et le climat des vols de moins de 1 000 km et un examen des options permettant de réduire ces incidences, notamment un examen des autres modes de transport public disponibles et l'utilisation accrue de carburants durables pour l'aviation;
- b) une évaluation des incidences sur l'environnement et le climat des vols effectués par des exploitants exemptés en vertu du point h) ou k) de la rubrique "Aviation" de la colonne "Activités" du tableau de l'annexe I, ainsi qu'un examen des options permettant de réduire ces incidences;
- c) une évaluation des incidences sociales de la présente directive dans le secteur de l'aviation, y compris sur sa main-d'œuvre et les coûts du transport aérien; et
- d) une évaluation de la connectivité aérienne des îles et des territoires éloignés, y compris un examen portant sur la compétitivité et les fuites de carbone, ainsi que les incidences sur l'environnement et le climat.

Le rapport prévu à l'article 10, paragraphe 5, est également pris en considération, le cas échéant, pour la future révision de la présente directive.».

- 12) Les annexes I et IV sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive.

Article 2

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2023. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 10 mai 2023.

Par le Parlement européen

La présidente

R. METSOLA

Par le Conseil

La présidente

J. ROSWALL

ANNEXE

1) Dans la colonne «Activités» du tableau de l'annexe I de la directive 2003/87/CE, la rubrique «Aviation» est modifiée comme suit:

a) l'alinéa suivant est inséré après le premier alinéa:

«Vols entre aéroports situés dans deux États différents qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, et vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3 et, aux fins de l'article 12, paragraphes 6 et 8, et de l'article 28 *quater*, tout autre vol entre aéroports qui sont situés dans deux pays tiers différents, assurés par les exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes:

- a) les exploitants d'aéronefs sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre; et
- b) ils produisent des émissions annuelles de CO₂ supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de la présente annexe, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1^{er} janvier 2021; aux fins du présent point, les émissions des types de vols suivants ne sont pas prises en compte:
 - i) vols d'État;
 - ii) vols humanitaires;
 - iii) vols médicaux;
 - iv) vols militaires;
 - v) vols de lutte contre le feu;
 - vi) vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que ces vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité.»;

b) au point i), le nombre «30 000» est remplacé par le nombre «50 000».

2) Dans la partie B de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE, la section «Surveillance des émissions de dioxyde de carbone» est modifiée comme suit:

a) la phrase suivante est ajoutée à la fin du quatrième alinéa:

«Le facteur d'émission pour le kérosène aviation (Jet A1 ou Jet A) est de 3,16 (t CO₂/t de carburant).»;

b) l'alinéa suivant est inséré après le quatrième alinéa:

«Les émissions des carburants renouvelables d'origine non biologique utilisant de l'hydrogène produit à partir de sources renouvelables, conformes à l'article 25 de la directive (UE) 2018/2001, sont considérées comme des émissions nulles pour les exploitants d'aéronefs qui les utilisent, jusqu'à l'adoption de l'acte d'exécution visé à l'article 14, paragraphe 1, de la présente directive.».

DIRECTIVE (UE) 2023/959 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 10 mai 2023

modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) L'accord de Paris ⁽⁴⁾, adopté le 12 décembre 2015 dans le cadre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) (ci-après dénommé «accord de Paris»), est entré en vigueur le 4 novembre 2016. Les parties à l'accord de Paris sont convenues de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels, et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Cet engagement a été renforcé par l'adoption, le 13 novembre 2021, au titre de la CCNUCC, du pacte de Glasgow pour le climat, dans lequel la conférence des parties à la CCNUCC, agissant comme réunion des parties à l'accord de Paris, estime que les effets des changements climatiques seront bien moindres si la température augmente de 1,5 °C et plutôt que de 2 °C, et est résolue à poursuivre les efforts déployés pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C.
- (2) Il est encore plus urgent et indispensable de conserver l'objectif de l'accord de Paris de limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C au vu des conclusions formulées par le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat dans son sixième rapport d'évaluation, selon lesquelles le réchauffement de la planète ne peut être limité à 1,5 °C que si des dispositions sont immédiatement prises pour réduire les émissions mondiales de gaz à effet de serre de façon importante et durable au cours de cette décennie.
- (3) La réponse aux défis climatiques et environnementaux et la réalisation des objectifs de l'accord de Paris sont au cœur de la communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» (ci-après dénommée «pacte vert pour l'Europe»).
- (4) Le pacte vert pour l'Europe combine un ensemble complet de mesures et d'initiatives se renforçant mutuellement dont l'objectif est de parvenir à la neutralité climatique dans l'Union d'ici à 2050 et définit une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer l'Union en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, dans laquelle la croissance économique sera dissociée de l'utilisation des ressources. Cette stratégie vise aussi à protéger, préserver et consolider le patrimoine naturel de l'Union, ainsi qu'à protéger la santé et le bien-être des citoyens contre les risques et incidences liés à l'environnement. Cette transition touche différemment les travailleurs de différents secteurs. Dans le même temps, cette transition a des

⁽¹⁾ JO C 152 du 6.4.2022, p. 175.

⁽²⁾ JO C 301 du 5.8.2022, p. 116.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 18 avril 2023 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 25 avril 2023.

⁽⁴⁾ JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.

aspects liés à l'égalité de genre ainsi qu'une incidence particulière sur certains groupes défavorisés et vulnérables tels que les personnes âgées, les personnes handicapées et les personnes issues d'une minorité raciale ou ethnique ainsi que les personnes et les ménages à faible revenu ou à revenu intermédiaire de la tranche inférieure. Elle pose également de plus grands défis dans certaines régions, notamment dans les régions structurellement défavorisées et périphériques, ainsi que les îles. Il faut donc veiller à ce que la transition soit juste et inclusive, en ne laissant personne de côté.

- (5) Le 17 décembre 2020, l'Union a soumis sa contribution déterminée au niveau national (CDN) à la CCNUCC, après son approbation par le Conseil. La directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾, modifiée entre autres par la directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾, est l'un des instruments cités, sous réserve de révision à la lumière de l'objectif renforcé à l'horizon 2030, dans la description générale de l'objectif figurant à l'annexe de cette contribution. Dans ses conclusions du 24 octobre 2022, le Conseil a déclaré qu'il était prêt, dès que possible après la conclusion des négociations sur les éléments essentiels du paquet législatif d'ajustement à l'objectif 55, à mettre à jour, le cas échéant, la CDN de l'Union et de ses États membres, conformément au paragraphe 29 du pacte de Glasgow pour le climat, afin de tenir compte de la façon dont le produit final des éléments essentiels du paquet législatif d'ajustement à l'objectif 55 permet de réaliser l'objectif global de l'Union, comme convenu par le Conseil européen en décembre 2020. Étant donné que le système d'échange de quotas d'émission de l'Union (SEQE de l'UE), établi par la directive 2003/87/CE, est une pierre angulaire de la politique climatique de l'Union et constitue son principal outil pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de manière rentable, les modifications de la directive 2003/87/CE, y compris de son champ d'application, adoptées par la présente directive font partie des éléments essentiels du paquet législatif d'ajustement à l'objectif 55.
- (6) La nécessité et la valeur de la mise en œuvre du pacte vert pour l'Europe n'ont fait qu'augmenter compte tenu des effets très graves de la pandémie de COVID-19 sur la santé, les conditions de vie et de travail, et le bien-être des citoyens de l'Union. Ces effets ont montré que notre société et notre économie doivent améliorer leur résilience par rapport aux chocs extérieurs et agir rapidement pour les prévenir ou les atténuer d'une manière juste et ne laissant personne de côté, y compris les personnes exposées au risque de précarité énergétique. Les citoyens européens restent intimement convaincus que cela s'applique en particulier au changement climatique.
- (7) L'Union s'est engagée à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre à l'échelle de son économie d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990 dans la CDN, actualisée et présentée au secrétariat de la CCNUCC le 17 décembre 2020.
- (8) En adoptant le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁷⁾, l'Union a inscrit dans la législation l'objectif de neutralité climatique à l'échelle de l'économie d'ici à 2050 au plus tard et celui de parvenir à des émissions négatives par la suite. Ledit règlement établit également un engagement contraignant de l'Union de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre (émissions après déduction des absorptions) d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990 et dispose que la Commission doit s'efforcer d'aligner tous les futurs projets de mesures ou propositions législatives, y compris les propositions budgétaires, sur les objectifs dudit règlement et, en cas de non-alignement, qu'elle en fournisse les raisons dans l'analyse d'impact qui accompagne ces propositions.
- (9) Tous les secteurs de l'économie doivent contribuer à la réalisation des réductions d'émissions établies par le règlement (UE) 2021/1119. Par conséquent, l'ambition du SEQE de l'UE devrait être adaptée pour être conforme à l'objectif de réduction, dans tous les secteurs de l'économie, des émissions nettes de gaz à effet de serre à l'horizon 2030, à l'objectif de neutralité climatique de l'Union d'ici à 2050 au plus tard et à celui de parvenir à des émissions négatives par la suite, comme prévu par le règlement (UE) 2021/1119.

⁽⁵⁾ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

⁽⁶⁾ Directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2018 modifiant la directive 2003/87/CE afin de renforcer le rapport coût-efficacité des réductions d'émissions et de favoriser les investissements à faible intensité de carbone, et la décision (UE) 2015/1814 (JO L 76 du 19.3.2018, p. 3).

⁽⁷⁾ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

- (10) Le SEQE de l'UE devrait encourager la production à partir d'installations en mesure de réduire partiellement ou d'éliminer totalement les émissions de gaz à effet de serre. Par conséquent, il convient de modifier la description de certaines catégories d'activités figurant à l'annexe I de la directive 2003/87/CE afin de garantir que les installations qui pratiquent une activité énumérée dans cette annexe et atteignent le seuil de capacité lié à la même activité sans émettre aucun gaz à effet de serre soient incluses dans le champ d'application du SEQE de l'UE et de garantir ainsi l'égalité de traitement des installations dans les secteurs concernés. En outre, l'allocation de quotas à titre gratuit pour la production d'un produit devrait tenir compte, en tant que principes directeurs, du potentiel d'utilisation circulaire des matériaux et du fait que le référentiel devrait être indépendant de la matière première ou de la nature du procédé de production, lorsque les procédés de production ont le même objectif. Il est donc nécessaire de modifier la définition des produits et des procédés et émissions considérés pour certains référentiels afin de garantir des conditions équitables pour les installations faisant appel aux technologies nouvelles qui réduisent partiellement ou éliminent totalement les émissions de gaz à effet de serre et pour les installations faisant appel aux technologies existantes. Nonobstant ces principes directeurs, les référentiels révisés pour 2026 à 2030 devraient continuer à faire la distinction entre la production primaire et secondaire d'acier et d'aluminium. Il est également indispensable de dissocier la mise à jour des valeurs des référentiels pour les raffineries et l'hydrogène afin de tenir compte de l'importance croissante de la production d'hydrogène, y compris d'hydrogène vert, en dehors du secteur des raffineries.
- (11) À la suite de la modification des définitions des produits et des procédés et émissions considérés pour certains référentiels, il est nécessaire de veiller à ce que les producteurs ne reçoivent pas une double compensation pour les mêmes émissions par l'allocation de quotas à titre gratuit en même temps que par la compensation des coûts indirects, et donc d'ajuster en conséquence les mesures financières visant à compenser la répercussion des coûts indirects sur les prix de l'électricité.
- (12) La directive 96/61/CE du Conseil ⁽⁸⁾ a été abrogée par la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁹⁾. Il convient de mettre à jour en conséquence les références à la directive 96/61/CE figurant à l'article 2 et à l'annexe IV de la directive 2003/87/CE. Compte tenu de la nécessité de réduire d'urgence les émissions à l'échelle de l'économie, les États membres devraient pouvoir agir pour réduire les émissions de gaz à effet de serre qui relèvent du SEQE de l'UE également au moyen de politiques autres que les limites d'émission adoptées en vertu de la directive 2010/75/UE.
- (13) Dans sa communication du 12 mai 2021 intitulée «Cap sur une planète en bonne santé pour tous — Plan d'action de l'UE: Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols», la Commission appelle à orienter l'Union vers une pollution zéro d'ici à 2050, en réduisant la pollution de l'air, des eaux douces, des mers et des sols à des niveaux qui ne sont plus susceptibles de nuire à la santé et aux écosystèmes naturels. Les mesures prises au titre de la directive 2010/75/UE, en tant que principal instrument régissant les émissions polluantes dans l'air, dans l'eau et dans le sol, permettront souvent également de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Conformément à l'article 8 de la directive 2003/87/CE, les États membres devraient assurer la coordination entre les exigences en matière d'autorisation de la directive 2003/87/CE et celles de la directive 2010/75/UE.
- (14) Étant donné que les nouvelles technologies innovantes permettront souvent de réduire les émissions de gaz à effet de serre mais aussi de polluants, il importe d'assurer des synergies entre les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les émissions de polluants, notamment la directive 2010/75/UE, et de réexaminer leur efficacité en la matière.
- (15) La définition des producteurs d'électricité a été utilisée pour déterminer la quantité maximale de quotas alloués à titre gratuit à l'industrie au cours de la période 2013-2020, mais elle a conduit à une différence de traitement entre les centrales de cogénération et les installations industrielles. Afin d'encourager le recours à la cogénération à haut rendement et d'uniformiser les conditions de concurrence pour toutes les installations bénéficiant de quotas à titre gratuit pour la production de chaleur et le chauffage urbain, il convient de supprimer toutes les références aux producteurs d'électricité dans la directive 2003/87/CE. En outre, le règlement délégué (UE) 2019/331 de la Commission ⁽¹⁰⁾ précise les conditions d'admissibilité au bénéfice d'allocation à titre gratuit pour tous les procédés industriels. Par conséquent, les dispositions relatives au captage et au stockage du carbone figurant à l'article 10 bis, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE sont devenues obsolètes et devraient être supprimées.

⁽⁸⁾ Directive 96/61/CE du Conseil du 24 septembre 1996 relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution (JO L 257 du 10.10.1996, p. 26).

⁽⁹⁾ Directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (prévention et réduction intégrées de la pollution) (JO L 334 du 17.12.2010, p. 17).

⁽¹⁰⁾ Règlement délégué (UE) 2019/331 de la Commission du 19 décembre 2018 définissant des règles transitoires pour l'ensemble de l'Union concernant l'allocation harmonisée de quotas d'émission à titre gratuit conformément à l'article 10 bis de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 59 du 27.2.2019, p. 8).

- (16) Les gaz à effet de serre qui ne sont pas directement rejetés dans l'atmosphère devraient être considérés comme des émissions relevant du SEQUE de l'UE et les quotas devraient être restitués pour ces émissions, sauf s'ils sont stockés dans un site de stockage conformément aux dispositions de la directive 2009/31/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, ou s'ils sont liés chimiquement à un produit de manière permanente de sorte qu'ils ne pénètrent pas dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation et qu'ils ne pénètrent pas dans l'atmosphère dans le cadre de toute activité normale se déroulant après la fin de vie du produit. Il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués précisant les conditions selon lesquelles les gaz à effet de serre doivent être considérés comme étant chimiquement liés à un produit de manière permanente de sorte qu'ils ne pénètrent pas dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation et qu'ils ne pénètrent pas dans l'atmosphère dans le cadre de toute activité normale se déroulant après la fin de vie du produit, y compris en ce qui concerne l'obtention d'un certificat d'absorption du carbone, le cas échéant, compte tenu de l'évolution de la réglementation relative à la certification des absorptions de carbone. L'activité normale après la fin de vie du produit devrait être comprise au sens large, de manière à recouvrir toutes les activités ayant lieu après la fin de vie du produit, y compris a réutilisation, la refabrication, le recyclage et l'élimination, telle que l'incinération et la mise en décharge.
- (17) L'activité de transport maritime international, consistant en des voyages entre des ports relevant de la juridiction de deux États membres différents ou entre un port relevant de la juridiction d'un État membre et un port situé en dehors de la juridiction d'un État membre, est à ce jour le seul moyen de transport qui ne figure pas dans les engagements antérieurs de l'Union en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les émissions provenant du carburant vendu dans l'Union pour des voyages au départ d'un État membre et à destination d'un autre État membre ou d'un pays tiers ont augmenté d'environ 36 % depuis 1990. Ces émissions représentent près de 90 % de l'ensemble des émissions du secteur de la navigation de l'Union, étant donné que les émissions provenant du carburant vendu dans l'Union pour des voyages au départ et à destination d'un même État membre ont été réduites de 26 % depuis 1990. Dans un scénario de statu quo, les émissions provenant des activités de transport maritime international devraient augmenter d'environ 14 % entre 2015 et 2030 et de 34 % entre 2015 et 2050. Si les effets des activités de transport maritime sur le changement climatique augmentent comme prévu, cela compromettrait considérablement les réductions réalisées par d'autres secteurs pour lutter contre le changement climatique et par conséquent pour réaliser l'objectif de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre dans tous les secteurs de l'économie à l'horizon 2030, l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard et celui de parvenir à des émissions négatives par la suite, comme le prévoit le règlement (UE) 2021/1119 et les objectifs de l'accord de Paris.
- (18) En 2013, la Commission a adopté une stratégie visant à intégrer progressivement les émissions du transport maritime dans la politique de l'Union relative à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dans un premier temps, l'Union a mis en place un système de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions du transport maritime dans le cadre du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, suivi de la fixation d'objectifs de réduction pour le transport maritime et de l'application d'un mécanisme fondé sur le marché. Conformément à l'engagement des colégislateurs exprimé dans la directive (UE) 2018/410, l'action de l'organisation maritime internationale (OMI) ou de l'Union devrait commencer à partir de 2023, notamment sous la forme de travaux préparatoires concernant l'adoption et la mise en œuvre d'une mesure garantissant que le secteur contribue dûment aux efforts nécessaires pour atteindre les objectifs arrêtés dans le cadre de l'accord de Paris, ainsi qu'un examen approprié de ces questions par toutes les parties prenantes.
- (19) Conformément à la directive (UE) 2018/410, il convient que la Commission rende compte au Parlement européen et au Conseil des progrès accomplis au sein de l'OMI en vue de l'adoption d'un objectif ambitieux de réduction des émissions, ainsi que des mesures d'accompagnement prises pour veiller à ce que le transport maritime contribue dûment aux efforts nécessaires pour atteindre les objectifs arrêtés dans le cadre de l'accord de Paris. Des efforts sont actuellement déployés pour limiter les émissions maritimes mondiales dans le cadre de l'OMI et il convient de les encourager, notamment la mise en œuvre rapide de la stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires, adoptée en 2018, qui fait également référence à d'éventuelles mesures de marché pour inciter à la réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime international. Toutefois, si des progrès ont récemment été accomplis dans le cadre de l'OMI, ils ne sont pas suffisants pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris. Compte tenu du caractère international du transport maritime, il est important que les États membres et l'Union, dans le cadre de leurs compétences respectives, collaborent avec les pays tiers pour intensifier les efforts diplomatiques visant à renforcer les mesures mondiales et à progresser dans l'élaboration d'un mécanisme de marché mondial au niveau de l'OMI.

⁽¹⁾ Directive 2009/31/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone et modifiant la directive 85/337/CEE du Conseil, les directives 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE et 2008/1/CE et le règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil (JO L 140 du 5.6.2009, p. 114).

⁽²⁾ Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).

- (20) Les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) du transport maritime représentent environ trois à quatre pour cent des émissions de l'Union. Dans le pacte vert pour l'Europe, la Commission a fait part de son intention de prendre des mesures supplémentaires pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime au moyen d'un panier de mesures permettant à l'Union d'atteindre ses objectifs de réduction des émissions. Dans ce contexte, il convient de modifier la directive 2003/87/CE afin d'inclure le transport maritime dans le SEQUE de l'UE et de veiller ainsi à ce que ledit secteur apporte sa juste contribution à la réalisation des objectifs climatiques renforcés de l'Union ainsi qu'aux objectifs de l'accord de Paris qui, en son article 4, paragraphe 4, dispose que les pays développés devraient continuer de montrer la voie en assumant des objectifs de réduction des émissions en chiffres absolus à l'échelle de l'économie, tandis que les pays en développement sont encouragés à passer progressivement à des objectifs de réduction ou de limitation des émissions à l'échelle de l'économie. Alors que les émissions de l'aviation internationale en dehors de l'Europe devaient être plafonnées à partir de janvier 2021 par un mécanisme de marché mondial, une action qui plafonne ou qui fixe un prix pour les émissions du transport maritime n'est pas encore en place. Il convient dès lors que le SEQUE de l'UE couvre une partie des émissions résultant des voyages entre un port relevant de la juridiction d'un État membre et un port relevant de la juridiction d'un pays tiers, sachant que le pays tiers a la capacité de prendre les mesures appropriées en ce qui concerne l'autre partie des émissions.

L'extension du SEQUE de l'UE au transport maritime devrait donc inclure la moitié des émissions des navires effectuant des trajets à destination d'un port relevant de la juridiction d'un État membre au départ d'un port ne relevant pas de la juridiction d'un État membre, la moitié des émissions des navires effectuant des trajets au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre et arrivant dans un port ne relevant pas de la juridiction d'un État membre, l'ensemble des émissions des navires effectuant des trajets à destination d'un port relevant de la juridiction d'un État membre au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi que l'ensemble des émissions dans les ports relevant de la juridiction d'un État membre. Cette approche a été considérée comme un moyen pratique de résoudre la question des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives, qui constitue un défi de longue date dans le cadre de la CCNUCC. La couverture d'une partie des émissions provenant des voyages entrants et sortants entre l'Union et les pays tiers garantit l'efficacité du SEQUE de l'UE, notamment en augmentant l'incidence environnementale de la mesure par rapport à un secteur géographique circonscrit aux voyages à l'intérieur de l'Union, tout en limitant le risque d'escalades à des fins de contournement et le risque de délocalisation des activités de transbordement en dehors de l'Union. Afin de garantir une intégration harmonieuse du secteur dans le SEQUE de l'UE, la restitution de quotas par les compagnies maritimes devrait progressivement s'intensifier en ce qui concerne les émissions vérifiées déclarées pour les années 2024 et 2025.

Afin de protéger l'intégrité environnementale du système, lorsque moins de quotas sont restitués par rapport aux émissions vérifiées pour le transport maritime au cours de ces années, une fois établie chaque année la différence entre les émissions vérifiées et les quotas restitués, il convient d'annuler un nombre de quotas correspondant à cette différence. À partir de 2026, les compagnies maritimes devraient restituer le nombre de quotas correspondant à l'ensemble de leurs émissions vérifiées. Si l'impact climatique du transport maritime est principalement dû aux émissions de CO₂, les émissions autres que le CO₂ représentent une part importante des émissions de navires. Selon la quatrième étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre à l'horizon 2020, les émissions de méthane ont considérablement augmenté entre 2012 et 2018. Les émissions de méthane et d'oxyde nitreux vont probablement augmenter au fil du temps, notamment avec le développement de navires alimentés en gaz naturel liquéfié ou par d'autres sources d'énergie. L'inclusion des émissions de méthane et d'oxyde nitreux serait bénéfique pour l'intégrité environnementale et pour l'incitation aux bonnes pratiques. Lesdites émissions devraient d'abord être incluses dans le règlement (UE) 2015/757 à partir de 2024 et elles devraient être incluses dans le SEQUE de l'UE à partir de 2026.

- (21) L'extension du champ d'application de la directive 2003/87/CE au transport maritime entraînera des changements dans le coût dudit transport. Toutes les parties de l'Union seront affectées par cette extension du champ d'application, puisque les marchandises transportées par voie maritime à destination et en provenance des ports de l'Union ont leur origine ou leur destination dans les différents États membres, y compris dans les États membres enclavés. L'allocation de quotas à mettre aux enchères par les États membres ne devrait donc, en principe, pas changer du fait de l'inclusion des activités de transport maritime et devrait inclure tous les États membres. Toutefois, les États membres seront touchés à des degrés divers. Notamment, les États membres qui dépendent fortement du transport maritime seront les plus exposés aux conséquences de l'extension du champ d'application. Les États membres dont le secteur maritime est important par rapport à leur taille relative seront davantage touchés par l'extension du SEQUE de l'UE au transport maritime. Il convient donc d'apporter à ces États membres une aide supplémentaire limitée dans le temps, sous la forme de quotas supplémentaires destinés à soutenir la décarbonation des activités maritimes et à couvrir les frais administratifs engagés. Cette aide devrait être introduite progressivement, parallèlement à l'introduction d'obligations de restitution et donc à des répercussions accrues sur ces États membres. Dans le cadre du réexamen de la directive 2003/87/CE, la Commission devrait examiner la pertinence de ladite aide supplémentaire à la lumière, notamment, de l'évolution du nombre de compagnies maritimes sous la responsabilité des différents États membres.

- (22) Le SEQE de l'UE devrait contribuer de manière significative à la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des activités maritimes et à l'amélioration de l'efficacité concernant ces activités. L'utilisation des recettes du SEQE de l'UE conformément à l'article 10, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE devrait inclure, entre autres, la promotion de transports respectueux du climat et de transports publics dans tous les secteurs.
- (23) Le renouvellement des flottes de navires de classe glace et le développement de technologies novatrices permettant de réduire les émissions de ces navires prendront du temps et nécessiteront un soutien financier. Actuellement, la conception des navires de classe glace, qui leur permet de naviguer dans des conditions de glace, a comme conséquence que ces navires consomment plus de carburant et émettent davantage que les navires de taille similaire conçus pour naviguer uniquement en eau libre. Par conséquent, il convient de mettre en œuvre, dans le cadre de la présente directive, une méthode neutre du point de vue du pavillon permettant une réduction, jusqu'au 31 décembre 2030, des quotas à restituer par les compagnies maritimes sur la base de la classe glace de leurs navires.
- (24) Les îles qui n'ont pas de liaison routière ou ferroviaire avec le continent sont plus tributaires du transport maritime que les autres régions et dépendent des liaisons maritimes pour leur connectivité. Afin d'aider les îles moins peuplées à rester connectées à la suite de l'inclusion des activités de transport maritime dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE, il convient de prévoir la possibilité pour un État membre de solliciter une dérogation temporaire aux obligations de restitution prévues par ladite directive pour certaines activités de transport maritime avec des îles dont la population est inférieure à 200 000 résidents permanents.
- (25) Il devrait être possible pour les États membres de demander qu'un contrat de service public transnational ou une obligation de service public transnationale entre deux États membres soit temporairement exempté de certaines obligations au titre de la directive 2003/87/CE. Cette possibilité devrait être limitée aux connexions entre un État membre sans frontière terrestre avec un autre État membre et l'État membre géographiquement le plus proche, comme la connexion maritime entre Chypre et la Grèce, qui fait défaut depuis plus de deux décennies. Cette dérogation temporaire contribuerait à la nécessité impérieuse de fournir un service d'intérêt général et d'assurer la connectivité ainsi que la cohésion économique, sociale et territoriale.
- (26) Compte tenu des caractéristiques particulières et des contraintes permanentes des régions ultrapériphériques de l'Union, reconnues à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et vu leur forte dépendance à l'égard du transport maritime, il convient d'accorder une attention particulière à la préservation de l'accessibilité desdites régions et de leur connectivité efficace grâce au transport maritime. Par conséquent, il convient de prévoir une dérogation temporaire à certaines obligations découlant de la directive 2003/87/CE pour les émissions provenant des activités de transport maritime entre un port situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un port situé dans le même État membre, y compris les ports situés dans la même région ultrapériphérique et dans une autre région ultrapériphérique du même État membre.
- (27) Les dispositions de la directive 2003/87/CE relatives aux activités de transport maritime devraient faire l'objet de réexamens au regard de l'évolution future de la situation au niveau international et des efforts déployés pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, y compris le deuxième bilan mondial en 2028, ainsi que les bilans mondiaux suivants, effectués tous les cinq ans, dans le but d'orienter les CDN successives. Ces dispositions devraient également être réexaminées dans l'éventualité de l'adoption par l'OMI d'un mécanisme de marché mondial pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime. À cette fin, la Commission devrait présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil dans les 18 mois qui suivent l'adoption d'un tel mécanisme et avant que celui-ci n'entre en vigueur. Dans ce rapport, la Commission devrait examiner ce mécanisme de marché mondial du point de vue de son ambition au regard des objectifs de l'accord de Paris, de son intégrité environnementale globale, y compris par rapport aux dispositions de la directive 2003/87/CE couvrant le transport maritime, et de toute question liée à la cohérence du SEQE de l'UE et de ce mécanisme. Dans son rapport, la Commission devrait tenir compte notamment du niveau de participation à ce mécanisme de marché mondial, de son caractère exécutoire, de sa transparence, des sanctions en cas de non-respect, des processus de participation du public, de la surveillance, de la déclaration et de la vérification des émissions, des registres et de la responsabilité. Le cas échéant, le rapport devrait être accompagné d'une proposition législative visant à modifier la directive 2003/87/CE d'une manière compatible avec l'objectif climatique de l'Union à l'horizon 2030 et l'objectif de neutralité climatique énoncé dans le règlement (UE) 2021/1119 et dans le but de préserver l'intégrité environnementale et l'efficacité de l'action de l'Union en matière de climat, afin d'assurer la cohérence entre la mise en œuvre du mécanisme de marché mondial et du SEQE de l'UE, tout en évitant toute double charge importante, et en rappelant ainsi la compétence de l'Union pour réglementer sa part des émissions provenant des voyages maritimes internationaux, conformément aux obligations de l'accord de Paris.

- (28) Du fait de l'augmentation des frais de transport causée par l'extension de la directive 2003/87/CE aux activités de transport maritime, il existe, en l'absence d'un mécanisme de marché mondial, un risque de fraude. Les escales à des fins de contournement dans des ports situés en dehors de l'Union et la délocalisation des activités de transbordement vers des ports situés en dehors de l'Union non seulement réduiront les avantages environnementaux de l'internalisation du coût des émissions provenant des activités maritimes, mais peuvent également entraîner des émissions supplémentaires en raison de la distance supplémentaire parcourue pour échapper aux exigences de la directive 2003/87/CE. Il y a donc lieu d'exclure de la définition de «port d'escale» certains arrêts dans des ports de pays tiers. Cette exclusion devrait viser les ports situés à proximité de l'Union où le risque de fraude est le plus important. Une limite de 300 milles nautiques à partir d'un port relevant de la juridiction d'un État membre constitue une réponse proportionnée aux pratiques de contournement, en mettant en balance la charge supplémentaire et le risque de contournement. En outre, l'exclusion de la définition de «port d'escale» ne devrait s'appliquer qu'aux escales des porte-conteneurs dans certains ports hors Union, où le transbordement de conteneurs représente l'essentiel du trafic de conteneurs. Pour ces expéditions, le risque de fraude, en l'absence de mesures d'atténuation, consiste également en une transition de la plateforme portuaire vers des ports situés en dehors de l'Union, ce qui aggraverait les effets des pratiques de fraude. Afin de veiller à la proportionnalité de la mesure et à ce que celle-ci garantisse l'égalité de traitement, il convient de tenir compte des mesures prises dans les pays tiers qui ont un effet équivalent à celui de la directive 2003/87/CE.
- (29) La Commission devrait réexaminer le fonctionnement de la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les activités de transport maritime à la lumière de l'expérience acquise dans l'application de ladite directive, y compris en ce qui concerne la détection des pratiques de contournement en vue de les prévenir à un stade précoce, et proposer ensuite des mesures pour garantir l'efficacité de ladite directive. Ces mesures pourraient inclure des exigences accrues en matière de restitution pour les voyages où le risque de fraude est plus élevé, par exemple à destination et en provenance d'un port situé à proximité de l'Union, dans un pays tiers qui n'a pas adopté de mesures similaires à la directive 2003/87/CE.
- (30) Les émissions des navires d'une jauge brute inférieure à 5 000 représentent moins de 15 % des émissions de navires, compte tenu du champ d'application de la présente directive, mais sont émises par un grand nombre de navires. Il est prématuré, pour des raisons de faisabilité administrative d'inclure les navires d'une jauge brute inférieure à 5 000 dans les SEQE de l'UE dès le début de l'inclusion du transport maritime, mais leur inclusion à l'avenir améliorerait l'efficacité du SEQE de l'UE et réduirait potentiellement les pratiques de contournement grâce à l'utilisation de navires d'une jauge brute inférieure à 5 000. Par conséquent, au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle devrait examiner la faisabilité et les incidences économiques, environnementales et sociales de l'inclusion dans la directive 2003/87/CE des émissions des navires d'une jauge brute inférieure à 5 000, y compris les navires de ravitaillement en mer.
- (31) La personne ou l'organisme responsable du respect du SEQE de l'UE devrait être la compagnie maritime désignée comme le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter des tâches et des obligations imposées par le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution. Cette définition est fondée sur la définition de «compagnie» figurant à l'article 3, point d), du règlement (UE) 2015/757 et est conforme au système mondial de collecte de données établi en 2016 par l'OMI.
- (32) Les émissions d'un navire dépendent, entre autres, des mesures d'efficacité énergétique prises par le propriétaire du navire et du carburant, de la cargaison transportée, de l'itinéraire et de la vitesse du navire, qui peuvent être sous le contrôle d'une entité différente de celle du propriétaire du navire. Les responsabilités relatives à l'achat de carburant ou à la prise de décisions opérationnelles qui ont une incidence sur les émissions de gaz à effet de serre du navire peuvent être assumées par une entité autre que la compagnie maritime dans le cadre d'un accord contractuel. Lors de la négociation du contrat, ces derniers aspects, en particulier, ne seraient pas connus et les émissions finales du navire relevant de la directive 2003/87/CE seraient donc incertaines. Toutefois, à moins que les coûts du carbone soient répercutés sur l'entité qui exploite le navire, les incitations à mettre en œuvre des mesures opérationnelles d'efficacité en carburant seraient limitées. Conformément au principe du «pollueur-payeur» et afin d'encourager l'adoption de mesures d'efficacité et l'utilisation de carburants plus propres, la compagnie maritime devrait donc avoir le droit, en vertu du droit national, de demander le remboursement des coûts résultant de la restitution des quotas à l'entité qui est directement responsable des décisions ayant une incidence sur les émissions de gaz à effet de serre du navire.

Bien qu'un tel mécanisme de remboursement puisse faire l'objet d'un arrangement contractuel, les États membres ne devraient pas, pour réduire les coûts administratifs, être obligés de garantir ou vérifier l'existence de tels contrats, mais devraient plutôt prévoir, dans le droit national, un droit légal pour la compagnie maritime d'être remboursée et l'accès correspondant à la justice pour faire valoir ce droit. Pour les mêmes raisons, ce droit, y compris tout conflit éventuel lié au remboursement entre la compagnie maritime et l'entité exploitant le navire, ne devrait pas influencer sur les obligations de la compagnie maritime vis-à-vis de l'autorité responsable en ce qui concerne une compagnie maritime ou sur les mesures d'exécution qui pourraient être nécessaires à l'encontre d'une telle compagnie pour assurer que ladite compagnie respecte pleinement la directive 2003/87/CE. En même temps, étant donné que la finalité de la disposition relative au droit au remboursement est étroitement liée à l'Union, notamment en ce qui concerne le respect des obligations découlant de la présente directive par une compagnie maritime vis-à-vis d'un État membre donné, il est important que ledit droit soit respecté dans l'ensemble de l'Union, dans toutes les relations contractuelles qui permettent à une entité autre que le propriétaire du navire de déterminer la cargaison transportée ou l'itinéraire et la vitesse du navire, d'une manière qui préserve une concurrence non faussée dans le marché intérieur, ce qui peut inclure des dispositions empêchant les parties à ces accords contractuels de contourner le droit au remboursement en incluant une clause relative au choix de la loi applicable.

- (33) Afin de réduire la charge administrative pesant sur les compagnies maritimes, chaque compagnie maritime devrait relever de la responsabilité d'un seul État membre. La Commission devrait publier une liste initiale des compagnies maritimes qui ont exercé une activité de transport maritime relevant du SEQE de l'UE, mentionnant également l'autorité responsable d'une compagnie maritime. La liste devrait être mise à jour régulièrement et au moins tous les deux ans afin de réattribuer les compagnies maritimes à une autre autorité responsable, le cas échéant. Pour les compagnies maritimes immatriculées dans un État membre, l'autorité responsable d'une compagnie maritime devrait être cet État membre. Pour les compagnies maritimes immatriculées dans un pays tiers, l'autorité responsable d'une compagnie maritime devrait être l'État membre dans lequel la compagnie maritime a enregistré le plus grand nombre estimé d'escales dans le cadre de voyages relevant de la directive 2003/87/CE au cours des quatre années de surveillance précédentes. Pour les compagnies maritimes immatriculées dans un pays tiers qui n'ont effectué aucun voyage relevant de la directive 2003/87/CE au cours des quatre années de surveillance précédentes, l'autorité responsable de la compagnie maritime devrait être l'État membre dans lequel un navire de la compagnie maritime a entamé ou achevé son premier voyage relevant de ladite directive. La Commission devrait publier et mettre à jour, selon le cas, tous les deux ans, une liste des compagnies maritimes relevant de la directive 2003/87/CE, dans laquelle est indiquée l'autorité responsable d'une compagnie maritime. Afin de garantir l'égalité de traitement des compagnies maritimes, les États membres devraient suivre des règles harmonisées pour la gestion des compagnies maritimes dont ils ont la responsabilité, conformément des règles détaillées devant être définies par la Commission.
- (34) Les États membres devraient veiller à ce que les compagnies maritimes dont ils ont la responsabilité respectent les exigences de la directive 2003/87/CE. Au cas où une compagnie maritime ne se conforme pas à ces exigences et si d'autres mesures visant à en assurer le respect n'ont pas permis à l'autorité responsable d'une compagnie maritime de l'y contraindre, les États membres devraient agir solidairement. En dernier recours, les États membres, à l'exception de l'État membre du pavillon, devraient pouvoir refuser l'entrée aux navires sous la responsabilité de la compagnie maritime concernée, et l'État membre du pavillon devrait pouvoir procéder à l'immobilisation dudit navire.
- (35) Les compagnies maritimes devraient surveiller et déclarer les données relatives aux émissions des activités de transport maritime, agrégées au niveau de la compagnie, conformément aux règles établies dans le règlement (UE) 2015/757. Les déclarations relatives aux données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie devraient être vérifiées conformément aux règles énoncées dans ledit règlement. Lorsqu'il effectue la vérification au niveau de la compagnie, le vérificateur ne devrait pas vérifier les déclarations d'émissions au niveau du navire ou les déclarations au niveau du navire qui doivent être présentées si un navire change de compagnie, étant donné que ces déclarations au niveau du navire auront déjà été vérifiées.
- (36) Sur la base de l'expérience acquise dans le cadre de tâches similaires liées à la protection de l'environnement, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) ou une autre organisation compétente devrait, selon le cas et conformément à son mandat, assister la Commission et les autorités responsables d'une compagnie maritime en ce qui concerne la mise en œuvre de la directive 2003/87/CE. Grâce à son expérience dans la mise en œuvre du règlement (UE) 2015/757 et à ses outils informatiques, l'AESM devrait assister les autorités responsables d'une compagnie maritime, notamment en ce qui concerne la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions générées par les activités de transport maritime relevant de la directive 2003/87/CE, en facilitant l'échange d'informations ou en élaborant des lignes directrices et des critères. La Commission, avec l'aide de l'AESM, devrait

s'efforcer de mettre au point des outils de surveillance ainsi que des orientations appropriés pour faciliter et coordonner les activités de vérification et de contrôle de l'application de la directive 2003/87/CE au transport maritime. Dans la mesure du possible, ces outils devraient être mis à la disposition des États membres et des vérificateurs afin de faciliter la bonne application des mesures nationales de transposition de la directive 2003/87/CE.

- (37) Parallèlement à l'adoption de la présente directive, le règlement (UE) 2015/757 est modifié pour prévoir les règles de surveillance, de déclaration et de vérification qui sont nécessaires pour une extension du SEQE de l'UE aux activités de transport maritime et pour prévoir la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre supplémentaires et des émissions provenant de types de navires supplémentaires.
- (38) Le règlement (UE) 2017/2392 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹³⁾ a modifié l'article 12, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE afin de permettre à tous les exploitants d'utiliser tous les quotas délivrés. Il convient dès lors d'aligner en conséquence l'exigence selon laquelle les autorisations d'émettre des gaz à effet de serre doivent prévoir l'obligation de restituer des quotas, conformément à l'article 6, paragraphe 2, point e), de ladite directive.
- (39) La réalisation de l'objectif de réduction des émissions de l'Union à l'horizon 2030 nécessitera une diminution des émissions des secteurs couverts par le SEQE de l'UE de 62 % par rapport aux niveaux de 2005. La quantité de quotas du SEQE de l'UE à l'échelle de l'Union doit être réduite afin de générer l'indispensable signal de prix du carbone à long terme et donner l'impulsion à ce degré de décarbonation. La quantité totale de quotas devrait être réduite en 2024 et 2026 afin de la faire correspondre davantage aux émissions réelles. En outre, il convient de relever le facteur de réduction linéaire en 2024 et en 2028, en tenant compte également des émissions du transport maritime. La trajectoire de plafonnement plus abrupte résultant de ces changements entraînera des niveaux de réduction des émissions cumulées jusqu'en 2030 nettement supérieurs à ceux qui auraient été obtenus en application de la directive (UE) 2018/410. Les chiffres relatifs à l'inclusion du transport maritime devraient être déterminés sur la base des émissions des activités de transport maritime qui sont visées à l'article 3 octies bis de la directive 2003/87/CE, déclarées dans l'Union et les États de l'Espace économique européen et les États de l'Association européenne de libre-échange conformément au règlement (UE) 2015/757 pour 2018 et 2019 et ajustées, à partir de 2021 jusqu'en 2024, par l'application du facteur de réduction linéaire pour l'année 2024. Le facteur de réduction linéaire devrait être appliqué en 2024 à l'augmentation de la quantité de quotas à l'échelle de l'Union cette année-là.
- (40) Pour réaliser l'ambition accrue en matière de climat, des ressources publiques et privées importantes au niveau de l'Union et des États membres devront être consacrées à la transition climatique. Afin de compléter et de renforcer les dépenses substantielles liées au climat inscrites au budget de l'Union, toutes les recettes de la mise aux enchères qui ne sont pas attribuées au budget de l'Union sous forme de ressources propres, ou la valeur financière correspondante à ladite mise aux enchères, devraient être utilisées à des fins liées au climat, à l'exception des recettes utilisées pour la compensation des coûts indirects du carbone. La liste des objectifs liés au climat figurant à l'article 10, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE devrait être étendue à d'autres objectifs ayant un impact positif sur l'environnement. Cela devrait inclure l'apport d'une aide financière pour traiter les aspects sociaux au sein des ménages à revenu faible et intermédiaire en réduisant les impositions qui ont un effet de distorsion et les réductions ciblées des droits et charges pour l'électricité renouvelable. Les États membres devraient établir un rapport annuel sur l'utilisation des recettes de la mise aux enchères conformément à l'article 19 du règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁴⁾, en précisant, le cas échéant et selon les besoins, quelles recettes sont utilisées et les mesures prises pour mettre en œuvre leurs plans nationaux intégrés pour l'énergie et le climat et leurs plans territoriaux de transition juste.

⁽¹³⁾ Règlement (UE) 2017/2392 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2017 modifiant la directive 2003/87/CE en vue de maintenir l'actuelle restriction du champ d'application pour les activités aériennes et de préparer la mise en œuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021 (JO L 350 du 29.12.2017, p. 7).

⁽¹⁴⁾ Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1).

- (41) Les recettes de mise aux enchères des États membres augmenteront du fait de l'inclusion du transport maritime dans le SEQE de l'UE. Les États membres sont donc encouragés à utiliser davantage les recettes du SEQE de l'UE, conformément à l'article 10, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE, pour contribuer à la protection, à la restauration et à une meilleure gestion des écosystèmes marins, en particulier des zones marines protégées.
- (42) D'importantes ressources financières sont nécessaires pour mettre en œuvre les objectifs de l'Accord de Paris dans les pays en développement et le pacte de Glasgow pour le climat exhorte les pays développés signataires à augmenter de manière urgente et significative leur apport de financement climatique. Dans ses conclusions sur la préparation de la 27^e conférence des parties (COP 27) à la CCNUCC, le Conseil rappelle que l'Union et ses États membres constituent le plus grand contributeur au financement public international de l'action climatique et qu'ils ont plus que doublé leur contribution au financement de l'action climatique pour soutenir les pays en développement depuis 2013. Dans ces conclusions, le Conseil réaffirme également l'engagement ferme pris par l'Union et ses États membres de continuer à accroître leur financement international de l'action climatique en vue d'atteindre l'objectif des pays développés consistant à mobiliser au moins 100 milliards de dollars des États-Unis par an dès que possible et jusqu'en 2025, à partir d'un large éventail de sources, l'objectif devant être atteint en 2023.
- (43) Pour remédier aux effets distributifs et sociaux de la transition dans les États membres à faible revenu, un montant supplémentaire de 2,5 % de la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union entre 2024 et 2030 devrait être utilisé pour financer la transition énergétique des États membres dont le produit intérieur brut (PIB) par habitant est inférieur à 75 % de la moyenne de l'Union pour les années 2016 à 2018, par l'intermédiaire du Fonds pour la modernisation visé à l'article 10 *quinquies* de la directive 2003/87/CE.
- (44) Les États membres bénéficiaires devraient pouvoir utiliser les ressources allouées au Fonds de modernisation pour financer des investissements impliquant les régions frontalières adjacentes de l'Union lorsque cela est pertinent pour la transition énergétique des États membres bénéficiaires.
- (45) Il convient de prévoir d'autres mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre en recourant à des techniques économiquement rentables. À cette fin, l'allocation de quotas d'émission à titre gratuit à des installations fixes à partir de 2026 devrait être subordonnée à des investissements dans des techniques visant à accroître l'efficacité énergétique et à réduire les émissions, en particulier pour les gros consommateurs d'énergie. Il convient que la Commission veille à ce que l'application de ladite conditionnalité ne compromette pas l'égalité des conditions de concurrence, l'intégrité environnementale ou l'égalité de traitement des installations dans l'ensemble de l'Union. Il y a donc lieu que la Commission, sans préjudice des règles applicables au titre de la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁵⁾, adopte des actes délégués afin de compléter la présente directive pour traiter toute question soulevée notamment au sujet des principes susmentionnés, et qu'elle prévoise des règles administrativement simples pour l'application de la conditionnalité. Lesdites règles devraient faire partie des règles générales relatives à l'allocation de quotas à titre gratuit, selon la procédure établie pour les mesures d'exécution nationales, et prévoir des délais, des critères pour la reconnaissance des mesures d'efficacité énergétique mises en œuvre ainsi que pour d'autres mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. En outre, les incitations à réduire les émissions de gaz à effet de serre devraient être encore renforcées pour les installations dont l'intensité des émissions de gaz à effet de serre est élevée. À cette fin, à partir de 2026, l'attribution gratuite de quotas d'émission aux 20 % d'installations fixes présentant les intensités d'émission les plus élevées selon un référentiel de produits donné devrait également être subordonnée à l'élaboration et à la mise en œuvre de plans de neutralité climatique.
- (46) Le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF), établi en vertu du règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁶⁾, est appelé à remplacer les mécanismes établis par la directive 2003/87/CE pour éviter le risque de fuite de carbone. Dans les mesures où lesdits secteurs et sous-secteurs sont couverts par cette mesure, ils ne devraient pas bénéficier de l'allocation à titre gratuit. Toutefois, une suppression progressive transitoire des quotas gratuits est nécessaire pour permettre aux producteurs, aux importateurs et aux négociants de s'adapter au nouveau régime. La réduction de l'allocation de quotas à titre gratuit devrait être mise en œuvre en appliquant un facteur à l'allocation à titre gratuit pour les secteurs relevant du MACF. Le facteur MACF devrait être égal à 100 % pour la période transitoire entre l'entrée en vigueur dudit règlement et la fin 2025, à 90 % en 2026, et sous réserve de l'application des dispositions visées à l'article 36, paragraphe 2, point b), dudit règlement, il devrait être égal à 97,5 % en 2026, 95 % en 2027, 90 % en 2028, 77,5 % en 2029, 51,5 % en 2030, 39 % en 2031, 26,5 % en 2032 et 14 % en 2033. À partir de 2034, aucun facteur MACF ne devrait s'appliquer.

⁽¹⁵⁾ Directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique, modifiant les directives 2009/125/CE et 2010/30/UE et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE (JO L 315 du 14.11.2012, p. 1).

⁽¹⁶⁾ Règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (voir page 52 du présent Journal officiel).

Il convient d'adapter en conséquence les actes délégués concernés relatifs à l'allocation de quotas à titre gratuit pour les secteurs et sous-secteurs couverts par le MACF. L'allocation de quotas à titre gratuit qui n'est plus accordée aux secteurs MACF sur la base de ce calcul (demande MACF) doit venir compléter le Fonds pour l'innovation, de façon à soutenir l'innovation dans les technologies à faibles émissions de carbone, le captage, le transport et l'utilisation du carbone (CCU), le captage et le stockage géologique du carbone (CSC), les énergies renouvelables et le stockage de l'énergie, d'une manière qui contribue à atténuer le changement climatique. Dans ce contexte, une attention particulière devrait être accordée aux projets menés dans les secteurs MACF. Afin de respecter la part de l'allocation à titre gratuit disponible pour les secteurs ne relevant pas du MACF, la quantité finale à déduire de l'allocation à titre gratuit et à mettre à disposition au titre du Fonds pour l'innovation devrait être calculée sur la base de la proportion que représente la demande MACF par rapport aux besoins en matière d'allocation à titre gratuit de tous les secteurs bénéficiant d'une telle allocation.

- (47) Afin d'atténuer les risques potentiels de fuite de carbone liés aux biens soumis au MACF et produits dans l'Union pour être exportés vers des pays tiers qui n'appliquent pas le SEQE de l'UE ou un mécanisme similaire de tarification du carbone, il convient de procéder à une évaluation avant la fin de la période transitoire prévue par le règlement (UE) 2023/956. Lorsque ladite évaluation conclut à l'existence d'un tel risque de fuite de carbone, la Commission devrait, le cas échéant, présenter une proposition législative visant à traiter ce risque de fuite de carbone d'une manière conforme aux règles de l'Organisation mondiale du commerce. En outre, les États membres devraient être autorisés à utiliser les recettes des enchères pour faire face à tout risque résiduel de fuite de carbone dans les secteurs relevant du MACF et dans le respect des règles relatives aux aides d'État. Lorsque les quotas résultant d'une réduction de l'allocation gratuite en application des règles de conditionnalité ne sont pas entièrement utilisés pour exempter de la correction transsectorielle les installations dont l'intensité d'émission de gaz à effet de serre est la plus faible, il convient d'ajouter 50 % de ces quotas résiduels au Fonds pour l'innovation. Les 50 % restants devraient être mis aux enchères pour le compte des États membres et ceux-ci devraient utiliser les recettes qui en découlent pour faire face à tout risque résiduel de fuite de carbone dans les secteurs relevant du MACF.
- (48) Afin de mieux refléter les progrès technologiques tout en garantissant des incitations à la réduction des émissions et en récompensant correctement l'innovation, l'ajustement minimal des valeurs des référentiels devrait être porté de 0,2 % à 0,3 % par an, et l'ajustement maximal de 1,6 % à 2,5 % par an. Pour la période 2026-2030, les valeurs des référentiels devraient donc être adaptées dans une fourchette de 6 à 50 % par rapport à la valeur applicable au cours de la période 2013-2020. Afin d'assurer la prévisibilité des installations, la Commission devrait adopter des actes d'exécution déterminant les valeurs des référentiels révisées pour l'attribution gratuite le plus tôt possible avant le début de la période de 2026 à 2030.
- (49) Afin d'encourager les nouvelles technologies de pointe dans l'industrie sidérurgique et d'éviter une réduction sensiblement disproportionnée de la valeur des référentiels, et compte tenu de la situation particulière de l'industrie sidérurgique, notamment la forte intensité des émissions et la structure du marché international et de l'Union, il est nécessaire d'exclure du calcul de la valeur des référentiels pour la fonte liquide pour la période 2026-2030 les installations qui étaient opérationnelles au cours de la période de référence 2021-2022 et qui seraient sinon incluses dans ce calcul du fait de la révision de la définition du référentiel de produit pour la fonte liquide.
- (50) Pour récompenser les installations les plus performantes et l'innovation, il convient d'exclure de l'application du facteur de correction transsectoriel les installations dont les niveaux d'émission de gaz à effet de serre sont inférieurs à la moyenne des 10 % d'installations les plus efficaces selon un référentiel donné. Les quotas qui ne sont pas alloués en raison d'une réduction de l'allocation gratuite en application des règles de conditionnalité devraient être utilisés pour couvrir le déficit de la réduction de l'allocation gratuite résultant de l'exclusion des installations les plus performantes de l'application du facteur de correction transsectoriel.
- (51) Afin d'accélérer la décarbonation de l'économie tout en renforçant la compétitivité industrielle de l'Union, il convient de mettre à la disposition du Fonds pour l'innovation 20 millions de quotas supplémentaires par rapport à la quantité qui pourrait autrement être allouée gratuitement et 5 millions de quotas supplémentaires par rapport à la quantité qui pourrait autrement être mise aux enchères. Lorsqu'elle réexaminera le calendrier et l'ordre de mise aux enchères pour le Fonds pour l'innovation établis par le règlement (UE) n° 1031/2010 de la Commission ⁽¹⁷⁾, compte tenu des changements introduits par la présente directive, la Commission devrait envisager de mettre à disposition des ressources plus importantes au cours des premières années de mise en œuvre de la directive 2003/87/CE révisée afin de stimuler la décarbonation des secteurs concernés.

⁽¹⁷⁾ Règlement (UE) n° 1031/2010 de la Commission du 12 novembre 2010 relatif au calendrier, à la gestion et aux autres aspects de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté (JO L 302 du 18.11.2010, p. 1).

- (52) Une approche globale de l'innovation est essentielle pour atteindre les objectifs du règlement (UE) 2021/1119. Au niveau de l'Union, les efforts de recherche et d'innovation nécessaires sont soutenus, entre autres, par le programme Horizon Europe, qui prévoit un financement important et de nouveaux instruments pour les secteurs relevant du SEQE. Par conséquent, la Commission devrait rechercher des synergies avec Horizon Europe et, le cas échéant, d'autres programmes de financement de l'Union.
- (53) Le Fonds pour l'innovation devrait soutenir les techniques, processus et technologies innovants, y compris la mise à l'échelle de ces techniques, processus et technologies, en vue de leur déploiement à grande échelle dans l'Union. La priorité devrait être donnée aux innovations décisives dans la sélection des projets soutenus par des subventions.
- (54) Le champ d'application du Fonds pour l'innovation visé à l'article 10 bis, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE devrait être étendu afin de soutenir l'innovation dans les technologies et procédés à émissions de carbone faibles ou nulles qui sont pertinents pour la consommation de carburants dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs, y compris les modes de transport collectifs comme les transports publics et les services d'autocars. En outre, le Fonds pour l'innovation devrait servir à soutenir les investissements visant à décarboner le transport maritime, y compris les investissements dans l'efficacité énergétique des navires, des ports et du transport maritime à courte distance, dans l'électrification du secteur, dans les carburants de substitution durables, tels que l'hydrogène et l'ammoniac produits à partir de sources renouvelables, dans les technologies de propulsion à émissions nulles, telles que les technologies éoliennes, et dans les innovations concernant les navires de classe glace. Une attention particulière devrait être accordée aux projets innovants contribuant à décarboner le secteur maritime et à réduire l'ensemble de ses impacts climatiques, y compris les émissions de carbone noir. À cet égard, la Commission devrait prévoir des thèmes spécifiques dans les appels à propositions du Fonds pour l'innovation. Lesdits appels devraient prendre en compte la protection de la biodiversité, les problèmes de pollution sonore et hydrique. En ce qui concerne le transport maritime, les projets présentant une valeur ajoutée évidente pour l'Union devraient être éligibles.
- (55) Conformément à l'article 9 du règlement délégué (UE) 2019/1122 de la Commission ⁽¹⁸⁾, lorsque les exploitants d'aéronefs n'effectuent plus de vols relevant du SEQE de l'UE, leurs comptes passent à l'état de compte «exclu» et les processus ne peuvent plus être lancés à partir de ces comptes. Afin de préserver l'intégrité environnementale du SEQE de l'UE, les quotas qui ne sont pas délivrés aux exploitants d'aéronefs, en raison de leur cessation d'activités, devraient être utilisés pour couvrir toute insuffisance dans les restitutions de ces exploitants, et les quotas restants devraient être utilisés pour accélérer la lutte contre le changement climatique par leur placement dans le Fonds pour l'innovation.
- (56) Une assistance technique de la Commission portant spécifiquement sur les États membres qui, jusqu'à présent, ne sont à l'origine que de peu de projets, voire d'aucun projet, contribuerait à accroître le nombre de demandes de financement de projets par le Fonds pour l'innovation dans tous les États membres. Ladite assistance devrait, entre autre choses, soutenir les activités visant à améliorer la qualité des propositions de projets situés dans les États membres qui, jusqu'à présent, ne sont à l'origine que de peu de projets, voire d'aucun projet, par exemple par le partage d'informations, d'enseignements et de bonnes pratiques et par le renforcement des opérations effectuées par les points de contact nationaux. D'autres mesures tendant vers le même objectif comprennent les mesures pour mieux faire connaître les possibilités de financement et accroître la capacité desdits États membres à repérer et à soutenir les potentiels demandeurs de financement. Il convient également de promouvoir les partenariats de projets entre États membres et la mise en relation de candidats potentiels, en particulier pour les projets à grande échelle.
- (57) Afin de renforcer le rôle des États membres dans la gouvernance du Fonds pour l'innovation et d'accroître la transparence, la Commission devrait rendre compte au comité des changements climatiques de la mise en œuvre du Fonds pour l'innovation, en présentant une analyse de l'incidence attendue des projets sélectionnés par secteur et par État membre. La Commission devrait également transmettre le rapport au Parlement européen et au Conseil et le rendre public. Sous réserve de l'accord des demandeurs, après la clôture d'un appel à propositions, la Commission devrait informer les États membres des demandes de financement de projets sur leur territoire respectif et leur fournir des informations détaillées sur ces demandes afin de faciliter la coordination par les États membres du soutien apporté aux projets. En outre, la Commission devrait informer les États membres de la liste des projets présélectionnés avant l'octroi de l'aide. Les États membres devraient veiller à ce que les dispositions nationales de transposition n'entravent pas les innovations et soient technologiquement neutres, tandis que la Commission

⁽¹⁸⁾ Règlement délégué (UE) 2019/1122 de la Commission du 12 mars 2019 complétant la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le fonctionnement du registre de l'Union (JO L 177 du 2.7.2019, p. 3).

devrait fournir une assistance technique, en particulier aux États membres dont la participation effective est faible, afin d'améliorer la participation géographique effective au Fonds pour l'innovation et d'accroître la qualité globale des projets soumis. La Commission devrait également assurer un suivi et des rapports complets, y compris des informations sur les progrès réalisés en vue d'une couverture géographique efficace et fondée sur la qualité dans toute l'Union, ainsi qu'un suivi approprié.

- (58) Afin de s'aligner sur la nature globale du pacte vert pour l'Europe, le processus de sélection des projets soutenus par des subventions devrait donner la priorité aux projets portant sur des impacts environnementaux multiples. Afin de favoriser la reproduction et la pénétration plus rapide sur le marché des technologies ou des solutions soutenues, les projets financés par le Fonds pour l'innovation devraient permettre le partage des connaissances avec d'autres projets pertinents ainsi qu'avec des chercheurs de l'Union ayant un intérêt légitime.
- (59) Les contrats d'écart compensatoire, les contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone et les contrats à prime fixe sont des éléments importants pour déclencher des réductions d'émissions dans l'industrie au moyen de l'utilisation à plus grande échelle de nouvelles technologies, dans la mesure où ils offrent la possibilité de garantir aux investisseurs dans des technologies innovantes respectueuses du climat un prix qui récompense les réductions d'émissions de CO₂ supérieures à celles induites par le niveau prix du carbone prévalant au sein du SEQE de l'UE. L'éventail de mesures que le Fonds pour l'innovation peut soutenir devrait être élargi pour soutenir des projets au moyen de procédures de mise en concurrence, conduisant à l'attribution de contrats d'écart compensatoire, de contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone ou de contrats à prime fixe. Les procédures de mise en concurrence constitueraient un mécanisme important pour soutenir le développement de technologies de décarbonation et pour optimiser l'utilisation des ressources disponibles. Ces procédures offriraient en outre une certitude aux investisseurs dans ces technologies. Afin de réduire au minimum tout passif éventuel pour le budget de l'Union, il convient de veiller à l'atténuation des risques lors de la conception des contrats d'écart compensatoire et des contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone et d'assurer une couverture appropriée par un engagement budgétaire au moins pour les deux premiers cycles des contrats d'écart compensatoire et des contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone au moyen de crédits provenant du produit de la mise aux enchères des quotas alloués conformément à l'article 10 *bis*, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE.

De tels risques n'existent pas pour les contrats à prime fixe, car l'engagement juridique sera couvert par un engagement budgétaire correspondant. En outre, après la conclusion des deux premiers cycles de contrats d'écart compensatoire et de contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone, et chaque fois que cela est nécessaire par la suite, la Commission devrait procéder à une évaluation qualitative et quantitative des risques financiers découlant de leur mise en œuvre. La Commission devrait être habilitée à adopter un acte délégué pour prévoir, sur la base des résultats de cette évaluation, un taux de provisionnement approprié plutôt qu'une couverture complète pour les cycles ultérieurs de contrats d'écart compensatoire et de contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone. Une telle approche devrait tenir compte de tout élément susceptible de réduire les risques financiers pour le budget de l'Union, en plus des quotas disponibles dans le cadre du Fonds pour l'innovation, tels qu'un éventuel partage de responsabilité avec les États membres, sur une base volontaire, ou un éventuel mécanisme de réassurance du secteur privé. Il est donc nécessaire de prévoir des dérogations à certaines parties du titre X du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁹⁾. Le taux de provisionnement pour les deux premières phases des contrats d'écart compensatoire et des contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone devrait être de 100 %.

Toutefois, par dérogation à l'article 210, paragraphe 1, à l'article 211, paragraphes 1 et 2, et à l'article 218, paragraphe 1, dudit règlement, un taux minimal de provisionnement de 50 % ainsi qu'une part maximale des recettes provenant du Fonds pour l'innovation à utiliser pour le provisionnement de 30 % devraient être fixés dans la présente directive pour les cycles ultérieurs de contrats d'écart compensatoire et de contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone et la Commission devrait être en mesure de préciser le taux de provisionnement nécessaire sur la base de l'expérience acquise lors des deux premiers appels à propositions et le montant des recettes à utiliser pour le provisionnement. La responsabilité financière totale supportée par le budget de l'Union ne devrait donc pas dépasser 60 % du produit de la mise aux enchères relative au Fonds pour l'innovation. En outre, étant donné que le provisionnement proviendra, d'une manière générale, du Fonds pour l'innovation, il convient de déroger aux règles énoncées aux articles 212, 213 et 214 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 en ce qui concerne le fonds commun de provisionnement établi par l'article 212 dudit règlement. Le caractère nouveau des contrats d'écart compensatoire et des contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone pourrait également nécessiter des dérogations à l'article 209, paragraphe 2, points d) et h), dudit règlement, étant donné qu'ils ne s'appuient pas sur l'effet de levier/l'effet multiplicateur ou ne dépendent pas entièrement d'une évaluation ex ante, à l'article 219, paragraphe 3, en raison du lien avec l'article 209, paragraphe 2, point d), et à l'article 219, paragraphe 6, dudit règlement, étant donné que les partenaires chargés de l'exécution n'auront pas d'expositions au risque de crédit ou sur actions au titre d'une garantie. Le recours à toute dérogation au règlement (UE, Euratom) 2018/1046 devrait être limité à ce qui est nécessaire. Il convient d'habiliter la Commission à modifier la part maximale des recettes provenant du Fonds pour l'innovation pouvant être utilisés pour le provisionnement à un maximum de 20 points de pourcentage au-dessus de ce qui est prévu par la présente directive.

⁽¹⁹⁾ Règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil du 18 juillet 2018 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union, modifiant les règlements (UE) n° 1296/2013, (UE) n° 1301/2013, (UE) n° 1303/2013, (UE) n° 1304/2013, (UE) n° 1309/2013, (UE) n° 1316/2013, (UE) n° 223/2014, (UE) n° 283/2014 et la décision n° 541/2014/UE, et abrogeant le règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 (JO L 193 du 30.7.2018, p. 1).

- (60) Le Fonds pour l'innovation est soumis au régime général de conditionnalité pour la protection du budget de l'Union établi par le règlement (UE, Euratom) 2020/2092 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁰⁾.
- (61) En cas d'interruption temporaire de l'activité d'une installation, l'allocation de quotas à titre gratuit est adaptée aux niveaux d'activité qui sont obligatoirement déclarés annuellement. En outre, les autorités compétentes peuvent suspendre la délivrance de quotas d'émission aux installations qui ont interrompu leurs activités tant qu'il n'est pas établi de manière probante qu'elles vont reprendre ces activités. Par conséquent, les exploitants ne devraient plus être tenus de démontrer à l'autorité compétente que leur installation reprendra la production dans un délai déterminé et raisonnable en cas d'interruption temporaire des activités.
- (62) Les corrections des quotas alloués à titre gratuit aux installations fixes conformément à l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE peuvent nécessiter l'octroi à titre gratuit de quotas supplémentaires ou le transfert en retour de quotas excédentaires. Les quotas mis en réserve pour les nouveaux entrants en vertu de l'article 10 bis, paragraphe 7, de la directive 2003/87/CE devraient être utilisés à ces fins.
- (63) Depuis 2013, les producteurs d'électricité sont tenus d'acheter tous les quotas dont ils ont besoin pour produire de l'électricité. Néanmoins, conformément à l'article 10 *quater* de la directive 2003/87/CE, certains États membres ont la possibilité d'allouer transitoirement des quotas à titre gratuit aux fins de la modernisation du secteur de l'énergie pour la période 2021-2030. Trois États membres ont choisi d'utiliser cette possibilité. Compte tenu de la nécessité d'une décarbonation rapide, en particulier dans le secteur de l'énergie, il convient que les États membres concernés ne puissent allouer transitoirement des quotas à titre gratuit que pour les investissements réalisés jusqu'au 31 décembre 2024. Ils devraient pouvoir ajouter à la quantité totale de quotas que l'État membre concerné reçoit aux fins de la mise aux enchères, dans la proportion qu'ils déterminent, tous les quotas restants pour la période 2021-2030 qui ne sont pas utilisés pour de tels investissements, ou les utiliser pour soutenir les investissements dans le cadre du Fonds pour la modernisation. Délai de notification mis à part, les quotas transférés au Fonds pour la modernisation devraient être soumis aux mêmes règles concernant les investissements qui sont applicables aux quotas déjà transférés conformément à l'article 10 *quinquies*, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE. Afin d'assurer la prévisibilité et la transparence en ce qui concerne la quantité de quotas disponibles soit pour la mise aux enchères, soit pour l'allocation transitoire de quotas à titre gratuit, et en ce qui concerne les actifs gérés par le Fonds pour la modernisation, les États membres devraient informer la Commission des quantités de quotas restant à utiliser pour chacune des finalités, respectivement, avant le 15 mai 2024.
- (64) Le champ d'application du Fonds pour la modernisation devrait être aligné sur les objectifs les plus récents de l'Union en matière de climat en exigeant que les investissements soient compatibles avec les objectifs du pacte vert pour l'Europe et du règlement (UE) 2021/1119, et en supprimant le soutien à tout investissement lié à la production d'énergie à partir de combustibles fossiles, sauf en ce qui concerne le soutien à de tels investissements réalisés à partir de recettes provenant de quotas volontairement transférés au Fonds de modernisation conformément à l'article 10 *quinquies*, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE. En outre, un soutien limité à ces investissements devrait rester possible grâce aux recettes provenant des quotas visés à l'article 10, paragraphe 1, troisième alinéa, de ladite directive, sous certaines conditions, en particulier lorsque l'activité est considérée comme durable sur le plan environnemental au sens du règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil ⁽²¹⁾ et en ce qui concerne les quotas mis aux enchères jusqu'en 2027. Pour cette dernière catégorie de quotas, les utilisations en aval des combustibles fossiles non solides ne devraient pas, en outre, être soutenues par des recettes tirées des quotas mis aux enchères après 2028. Par ailleurs, il y a lieu de porter à 80 % le pourcentage du Fonds pour la modernisation qui doit être consacré aux investissements prioritaires en ce qui concerne les quotas transférés au titre du Fonds pour la modernisation conformément à l'article 10 *quinquies*, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE et visés à l'article 10, paragraphe 1, troisième alinéa, de ladite directive, et de porter à 90 % celui consacré à la quantité supplémentaire de 2,5 % issue de la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union.

L'efficacité énergétique notamment dans l'industrie, les transports, les bâtiments, l'agriculture et la gestion des déchets; le chauffage et le refroidissement à partir de sources d'énergie renouvelables; ainsi que le soutien apporté aux ménages pour lutter contre la précarité énergétique, y compris dans les zones rurales et éloignées, devraient être inclus dans le champ d'application des investissements prioritaires. Afin d'accroître la transparence et de mieux évaluer l'impact du Fonds pour la modernisation, le comité d'investissement devrait rendre compte chaque année au comité des changements climatiques de l'expérience acquise en matière d'évaluation des investissements, en particulier en ce qui concerne la réduction et les coûts de réduction des émissions.

⁽²⁰⁾ Règlement (UE, Euratom) 2020/2092 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2020 relatif à un régime général de conditionnalité pour la protection du budget de l'Union (JO L 433 I du 22.12.2020, p. 1).

⁽²¹⁾ Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2020 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088 (JO L 198 du 22.6.2020, p. 13).

- (65) La directive (UE) 2018/410 a introduit des dispositions relatives à l'annulation par les États membres de quotas provenant de leur volume mis aux enchères en cas de fermeture de capacités de production d'électricité sur leur territoire. Compte tenu des ambitions accrues de l'Union sur le plan climatique et de l'accélération de la décarbonation du secteur de l'électricité qui en découle, une telle annulation est devenue de plus en plus pertinente. La Commission devrait donc évaluer si le recours des États membres à l'annulation peut être facilitée par la modification des actes délégués pertinents adoptés en vertu de l'article 10, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE.
- (66) Les adaptations de l'allocation de quotas à titre gratuit introduites dans la directive (UE) 2018/410 et mises à exécution dans le règlement d'exécution (UE) 2019/1842 de la Commission ⁽²²⁾ a amélioré l'efficacité et les incitations offertes par l'allocation de quotas à titre gratuit, mais a augmenté la charge administrative et a rendu inopérante la date historique de délivrance de l'allocation de quotas à titre gratuit, fixée au 28 février. Afin de mieux tenir compte des adaptations de l'allocation de quotas à titre gratuit, il convient de procéder à des ajustements du cycle de mise en conformité. Il faudrait dès lors de reporter le délai d'allocation des quotas à titre gratuit par les autorités compétentes du 28 février au 30 juin et le délai s'appliquant à la restitution des quotas par les exploitants du 30 avril au 30 septembre.
- (67) Le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission ⁽²³⁾ établit des règles relatives à la surveillance des émissions provenant de la biomasse qui sont compatibles avec les règles relatives à l'utilisation de la biomasse fixées dans la législation de l'Union sur les énergies renouvelables. Étant donné que la législation devient plus complète quant aux critères de durabilité de la biomasse en s'enrichissant des dernières règles établies dans la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁴⁾, il convient d'étendre explicitement l'attribution de compétences d'exécution prévue à l'article 14, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE à l'adoption des adaptations nécessaires à l'application, au sein du SEQUE de l'UE, des critères de durabilité concernant la biomasse, y compris les biocarburants, les bioliquides et les combustibles issus de la biomasse. En outre, la Commission devrait être habilitée à adopter des actes d'exécution afin de préciser la manière dont il convient de comptabiliser le stockage des émissions provenant de mélanges de biomasse dont le facteur d'émission est égal à zéro et de biomasse dont le facteur d'émission n'est pas égal à zéro.
- (68) Les combustibles ou carburants liquides et gazeux renouvelables d'origine non biologique ainsi que les combustibles ou carburants à base de carbone recyclé peuvent être importants pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs difficiles à décarboner. Lorsque des combustibles ou carburants à base de carbone recyclé et des combustibles ou carburants liquides et gazeux renouvelables d'origine non biologique sont produits à partir de CO₂ capté dans le cadre d'une activité relevant de la présente directive, les émissions devraient être comptabilisées dans cette activité. Afin de garantir que les combustibles ou carburants renouvelables d'origine non biologique et les combustibles ou carburants à base de carbone recyclé contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'éviter un double comptage pour ce type de combustibles ou carburants, il convient d'étendre explicitement l'habilitation prévue à l'article 14, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE à l'adoption par la Commission d'actes d'exécution établissant les adaptations nécessaires afin de déterminer comment il convient de tenir compte du rejet éventuel de CO₂, d'une manière qui garantisse que l'ensemble des émissions soient prises en compte, y compris lorsque ces combustibles ou carburants sont produits à partir de CO₂ capté à l'extérieur de l'Union, tout en évitant un double comptage et en garantissant la mise en place d'incitations appropriées pour le captage des émissions, en tenant également compte du traitement de ces combustibles ou carburants conformément à la directive (UE) 2018/2001.
- (69) Étant donné que, selon toute attente, le CO₂ devrait également être transporté par d'autres moyens que des pipelines, par exemple par bateau ou par camion, le champ d'application actuel de l'annexe I de la directive 2003/87/CE concernant le transport de gaz à effet de serre à des fins de stockage devrait être étendu à tous les moyens de transport dans un souci d'égalité de traitement et indépendamment de la question de savoir si les moyens de transport relèvent du SEQUE de l'UE. Lorsque les émissions provenant du transport sont également couvertes par une autre activité au titre de la directive 2003/87/CE, elles devraient être comptabilisées dans cette autre activité afin d'éviter un double comptage.

⁽²²⁾ Règlement d'exécution (UE) 2019/1842 de la Commission du 31 octobre 2019 portant modalités d'application de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne des modalités supplémentaires pour les adaptations de l'allocation de quotas d'émission à titre gratuit liées aux variations du niveau d'activité (JO L 282 du 4.11.2019, p. 20).

⁽²³⁾ Règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant le règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission (JO L 334 du 31.12.2018, p. 1).

⁽²⁴⁾ Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).

- (70) L'exclusion du SEQE de l'UE des installations utilisant exclusivement de la biomasse a conduit à des situations dans lesquelles les installations brûlant une part importante de la biomasse ont réalisé des bénéfices exceptionnels en recevant à titre gratuit des quotas largement supérieurs aux émissions réelles. Par conséquent, il convient d'introduire une valeur seuil pour la combustion de biomasse dont le facteur d'émission est égal à zéro, au-delà de laquelle les installations sont exclues du SEQE de l'UE. L'instauration d'un seuil apporterait une plus grande certitude quant aux installations qui entrent dans le champ d'application du SEQE de l'UE et permettrait de répartir plus équitablement les quotas gratuits en les attribuant aux secteurs les plus exposés au risque de fuite de carbone. Le seuil devrait être fixé à un niveau de 95 % afin d'équilibrer les avantages et les inconvénients que représente, pour les installations, le fait de continuer à relever du champ d'application du SEQE de l'UE. Par conséquent, les installations qui ont conservé la capacité physique de brûler des combustibles fossiles ne devraient pas être encouragées à revenir à l'utilisation de ces combustibles. Un seuil de 95 % permet de garantir que, si une installation utilise des combustibles fossiles dans le but de continuer de relever du champ d'application du SEQE de l'UE afin de bénéficier de quotas alloués à titre gratuit, les coûts du carbone liés à l'utilisation de ces combustibles fossiles seraient suffisamment élevés pour avoir un effet dissuasif.

Ce seuil permettrait également de faire en sorte que les installations qui utilisent une quantité importante de combustibles fossiles continuent de satisfaire aux obligations de surveillance découlant du SEQE de l'UE, évitant ainsi un éventuel contournement des obligations existantes en matière de surveillance, de déclaration et de vérification. Dans le même temps, il convient de continuer à encourager, au moyen d'un mécanisme flexible, les installations brûlant une part plus faible de biomasse dont le facteur d'émission est égal à zéro à réduire davantage la combustion de combustibles fossiles, tout en continuant de relever du champ d'application du SEQE de l'UE jusqu'à ce que leur utilisation de biomasse durable soit si importante que leur inclusion dans le SEQE de l'UE ne soit plus justifiée. En outre, l'expérience a montré que l'exclusion des installations utilisant exclusivement de la biomasse, qui constitue de fait un seuil de 100 %, hormis pour la combustion de combustibles fossiles dans les phases de démarrage et d'extinction, doit faire l'objet d'une réévaluation et d'une définition plus précise. Le seuil de 95 % permet la combustion de combustibles fossiles dans les phases de démarrage et d'extinction.

- (71) Afin d'encourager l'adoption de technologies à émissions de carbone faibles ou nulles, les États membres devraient donner aux exploitants la possibilité de continuer à relever du champ d'application du SEQE de l'UE jusqu'à la fin de la période de cinq ans en cours et de la prochaine période visée à l'article 11, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE si l'installation a modifié son processus de production afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et ne respecte plus le seuil de puissance calorifique totale de combustion fixé à 20 MW.
- (72) L'autorité européenne des marchés financiers (AEMF) a publié son rapport final sur les quotas d'émissions et les produits dérivés connexes le 28 mars 2022. Le rapport constitue une analyse complète de l'intégrité du marché européen du carbone et contient une expertise et des recommandations relatives au maintien du bon fonctionnement du marché du carbone. Afin de surveiller en permanence l'intégrité et la transparence du marché, les rapports de l'AEMF devraient être établis sur une base régulière. L'AEMF évalue déjà l'évolution du marché et, le cas échéant, formule des recommandations dans son domaine de compétence dans le cadre de son rapport sur les tendances, les risques et les vulnérabilités conformément à l'article 32, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 1095/2010 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁵⁾. Ces rapports annuels devraient contenir une analyse du marché européen du carbone, qui comprend la mise aux enchères de quotas d'émission, la négociation sur plateforme et de gré à gré de quotas d'émission et de produits dérivés sur ceux-ci. Cette obligation devrait permettre de rationaliser les rapports établis par l'AEMF et de procéder à des comparaisons entre les marchés, notamment en raison des liens étroits entre le SEQE de l'UE et les marchés dérivés sur produits de base.

Cette analyse régulière de l'AEMF devrait notamment examiner toute évolution en ce qui concerne la volatilité ou les prix, le fonctionnement des enchères et des opérations de négociation sur les marchés, la liquidité et les volumes échangés, ainsi que les catégories et le comportement de négociation des participants au marché, y compris les activités spéculatives ayant une incidence importante sur les prix. Ses évaluations devraient, le cas échéant, comprendre des recommandations visant à améliorer l'intégrité et la transparence des marchés ainsi que les obligations de déclaration, ainsi que renforcer la prévention et la détection des abus de marché et contribuer à garantir le bon fonctionnement des marchés des quotas d'émission et des produits dérivés sur ceux-ci. La Commission devrait tenir dûment compte des évaluations et recommandations formulées dans le cadre du rapport annuel sur le fonctionnement du marché du carbone et, le cas échéant, dans les rapports visant à assurer un meilleur fonctionnement de ce marché.

⁽²⁵⁾ Règlement (UE) n° 1095/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 instituant une Autorité européenne de surveillance (Autorité européenne des marchés financiers), modifiant la décision n° 716/2009/CE et abrogeant la décision 2009/77/CE de la Commission (JO L 331 du 15.12.2010, p. 84).

- (73) Afin d'encourager davantage les investissements nécessaires à la décarbonation du chauffage urbain et de tenir compte des aspects sociaux liés aux prix élevés de l'énergie et à la forte intensité des émissions de gaz à effet de serre des installations de chauffage urbain, les exploitants des États membres dont la part des émissions provenant du chauffage urbain est très élevée par rapport à la taille de l'économie devraient pouvoir demander une allocation transitoire de quotas à titre gratuit supplémentaire pour les installations de chauffage urbain et la valeur ajoutée de l'allocation de quotas à titre gratuit devrait être investie pour réduire sensiblement les émissions avant 2030. Pour garantir ces réductions, il convient que l'allocation transitoire de quotas à titre gratuit supplémentaire soit subordonnée aux investissements et aux réductions d'émissions réalisés conformément aux plans de neutralité climatique que les exploitants doivent élaborer pour leurs installations concernées.
- (74) Des hausses de prix inattendues ou soudaines et excessives sur le marché du carbone peuvent avoir une incidence négative sur la prévisibilité du marché, qui est essentielle à la planification des investissements en faveur de la décarbonation. Par conséquent, la mesure qui s'applique en cas de fluctuations excessives des prix sur le marché d'échange de quotas d'émission relevant des chapitres II et III de la directive 2003/87/CE devrait être soigneusement renforcée afin d'améliorer sa réactivité face à des fluctuations de prix injustifiées. Si la condition de déclenchement fondée sur l'augmentation du prix moyen des quotas est remplie, cette mesure de sauvegarde fondée sur des règles devrait s'appliquer automatiquement, entraînant ainsi le prélèvement d'un nombre prédéterminé de quotas de la réserve de stabilité du marché établie par la décision (UE) 2015/1814 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁶⁾. Les conditions de déclenchement devraient faire l'objet d'un suivi attentif de la part de la Commission et être publiés tous les mois afin d'améliorer la transparence. Afin de garantir que la mise aux enchères des quotas prélevés de la réserve de stabilité du marché soit menée à bien conformément à la mesure de sauvegarde en question et d'améliorer la prévisibilité du marché, cette mesure ne devrait plus s'appliquer avant au moins douze mois après la fin du prélèvement précédent de quotas sur le marché au titre de la mesure.
- (75) La communication de la Commission du 17 septembre 2020 intitulée «Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030 — Investir dans un avenir climatiquement neutre, dans l'intérêt de nos concitoyens» a mis en avant le défi particulier que constitue la réduction des émissions dans les secteurs du bâtiment et du transport routier. C'est pourquoi la Commission a annoncé qu'une nouvelle extension du système d'échange de quotas pourrait inclure les émissions provenant des secteurs du bâtiment et du transport routier, tout en indiquant que la prise en compte de toutes les émissions résultant de la combustion de combustibles présenterait d'importants avantages. L'échange de quotas d'émission devrait s'appliquer aux combustibles destinés à la combustion dans les secteurs du bâtiment et du transport routier ainsi que dans d'autres secteurs qui correspondent à des activités industrielles ne relevant pas de l'annexe I de la directive 2003/87/CE, tels que le chauffage des installations industrielles (ci-après dénommés «secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs»). Pour ces secteurs, un système d'échange de quotas d'émission distinct mais parallèle devrait être instauré afin de ne pas perturber le fonctionnement efficace du système d'échange de quotas d'émission pour les installations fixes et l'aviation. Le nouveau système s'accompagne de politiques complémentaires qui façonnent les attentes des acteurs du marché et visent à obtenir un signal de prix du carbone pour l'ensemble de l'économie, tout en prévoyant des mesures visant à éviter des effets indus sur les prix. L'expérience antérieure a montré que le développement du nouveau système nécessitait la mise en place d'un système efficace de surveillance, de déclaration et de vérification. Afin de garantir des synergies et une cohérence avec les infrastructures existantes de l'Union consacrées au SEQUE, il convient de mettre en place un système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs en modifiant la directive 2003/87/CE.
- (76) Afin d'établir le cadre de mise en œuvre nécessaire et de fixer un délai raisonnable pour la réalisation de l'objectif à l'horizon 2030, l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs devrait démarrer en 2025. Au cours des premières années, il devrait être exigé des entités réglementées qu'elles soient titulaires d'une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre et déclarent leurs émissions pour les années 2024 à 2026. La délivrance de quotas et les obligations de conformité pour ces entités devraient s'appliquer à partir de 2027. Ce séquençage permettrait de démarrer de manière ordonnée et efficace les échanges de quotas d'émission dans ces secteurs. Il permettrait également aux mesures prises par les États membres, de manière à garantir une introduction socialement équitable des échanges de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs, et d'atténuer ainsi les répercussions du prix du carbone sur les ménages vulnérables et les usagers des transports.
- (77) En raison du très grand nombre de petits émetteurs présents dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs, il n'est pas possible d'établir le point de réglementation au niveau des entités émettant directement des gaz à effet de serre, comme c'est le cas pour les installations fixes et l'aviation. Par conséquent, dans un souci de faisabilité technique et d'efficacité administrative, il est plus approprié d'établir le point de réglementation en amont de la chaîne d'approvisionnement. L'acte qui déclenche l'obligation de conformité dans le cadre du nouveau système d'échange de quotas d'émission devrait être la mise à la consommation des combustibles utilisés pour la combustion

⁽²⁶⁾ Décision (UE) 2015/1814 du Parlement européen et du Conseil du 6 octobre 2015 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union et modifiant la directive 2003/87/CE (JO L 264 du 9.10.2015, p. 1).

dans les secteurs du bâtiment et du transport routier, y compris pour le transport routier de gaz à effet de serre aux fins de leur stockage géologique, ainsi que dans d'autres secteurs qui correspondent aux activités industrielles ne relevant pas de l'annexe I de la directive 2003/87/CE. Afin d'éviter une double couverture, la mise à la consommation de combustibles utilisés dans le cadre des activités relevant de l'annexe I de ladite directive ne devrait pas être couverte.

- (78) Il y a lieu de définir les entités réglementées dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs ainsi que le point de réglementation conformément au régime des droits d'accise établi par la directive (UE) 2020/262 du Conseil ⁽²⁷⁾, moyennant les adaptations nécessaires, étant donné que cette directive établit déjà un système de contrôle solide pour toutes les quantités de combustibles mis à la consommation aux fins du paiement des droits d'accise. Les consommateurs finaux de combustibles dans ces secteurs ne devraient pas être soumis à des obligations au titre de la directive 2003/87/CE.
- (79) Les entités réglementées entrant dans le champ d'application du système d'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs devraient être soumises à des exigences d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre similaires à celles applicables aux exploitants d'installations fixes. Il est nécessaire d'établir des règles concernant les demandes d'autorisation, les conditions de délivrance des autorisations, leur contenu et leur réexamen, ainsi que tout changement lié à l'entité réglementée. Afin que le nouveau système puisse démarrer de manière ordonnée, les États membres devraient veiller à ce que les entités réglementées entrant dans le champ d'application du nouveau système d'échange de quotas d'émission disposent d'une autorisation valable dès le début du système en 2025.
- (80) La quantité totale de quotas pour le nouveau système d'échange de quotas d'émission devrait suivre une trajectoire linéaire pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de 43 % à l'horizon 2030, en tenant compte de la contribution économiquement rentable des secteurs du bâtiment et du transport routier, ainsi que d'autres secteurs, soit une contribution économiquement rentable combinée de réduction des émissions de 42 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2005. La quantité totale de quotas devrait être établie pour la première fois en 2027, afin de suivre une trajectoire commençant en 2024 à partir de la valeur des limites d'émissions de 2024, calculée conformément à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁸⁾ sur la base des émissions de référence pour les secteurs couverts pour 2005 et pour la période 2016-2018, telle qu'elle est déterminée par application de l'article 4, paragraphe 3, dudit règlement. En conséquence, il y a lieu de fixer le facteur de réduction linéaire à 5,10 %. À partir de 2028, la quantité totale de quotas devrait être fixée sur la base de la moyenne des émissions déclarées pour les années 2024, 2025 et 2026, et devrait diminuer du même taux de réduction annuel absolu que celui fixé à partir de 2024, ce qui correspond à un facteur de réduction linéaire de 5,38 % par rapport à la valeur comparable de 2025 de la trajectoire définie ci-dessus. Si ces émissions sont nettement supérieures à cette valeur de trajectoire et qu'une telle divergence n'est pas imputable à de petites différences dans les méthodes de mesure des émissions, le facteur de réduction linéaire devrait être ajusté pour atteindre le niveau de réduction des émissions requis en 2030.
- (81) La mise aux enchères des quotas est la méthode la plus simple et la plus efficace sur le plan économique pour allouer des quotas d'émission, et permet également d'éviter des profits exceptionnels. Tant le secteur du bâtiment que celui du transport routier sont soumis à une pression concurrentielle relativement faible ou inexistante de l'extérieur de l'Union et ne sont pas exposés à un risque de fuite de carbone. Par conséquent, les quotas destinés à ces secteurs ne devraient être alloués que dans le cadre d'une mise aux enchères, sans aucune allocation à titre gratuit.
- (82) Afin de garantir un démarrage sans heurt du nouveau système d'échange de quotas d'émission et de tenir compte de la nécessité pour les entités réglementées de couvrir ou d'acheter à l'avance des quotas afin d'atténuer les risques en matière de prix et de liquidité, une quantité plus élevée de quotas devrait être mise aux enchères à un stade précoce. En 2027, les volumes mis aux enchères devraient donc être supérieurs de 30 % à la quantité totale des quotas pour 2027. Cette quantité serait suffisante pour garantir la liquidité, à la fois si les émissions diminuent en fonction des besoins de réduction et si les réductions d'émissions ne se concrétisent que progressivement. Les règles détaillées concernant cette concentration du volume d'enchères au démarrage devraient être établies dans un acte délégué relatif à la mise aux enchères, adopté en vertu de l'article 10, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE.

⁽²⁷⁾ Directive (UE) 2020/262 du Conseil du 19 décembre 2019 fixant le régime général des droits d'accise (JO L 58 du 27.2.2020, p. 4).

⁽²⁸⁾ Règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 (JO L 156 du 19.6.2018, p. 26).

- (83) Les règles de répartition des parts de quotas mises aux enchères sont particulièrement importantes pour les recettes des enchères qui reviendraient aux États membres, compte tenu notamment de la nécessité de renforcer la capacité des États membres à faire face aux conséquences sociales d'un signal de prix du carbone dans les secteurs du bâtiment et du transport routier. Nonobstant le fait que les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs présentent des caractéristiques très différentes, il convient d'établir une règle de répartition commune et similaire à celle applicable aux installations fixes. La majorité des quotas devrait être répartie entre tous les États membres sur la base de la répartition moyenne des émissions appliquées dans les secteurs du transport routier, des bâtiments commerciaux et institutionnels et des bâtiments résidentiels au cours de la période 2016-2018.
- (84) L'introduction du prix du carbone dans les secteurs du bâtiment et du transport routier devrait s'accompagner d'une compensation sociale efficace, compte tenu notamment des niveaux existants de précarité énergétique. Dans le cadre d'une enquête menée en 2021 à l'échelle de l'Union, quelque 34 millions d'Européens ont déclaré ne pas être en mesure de chauffer convenablement leur logement en 2018, soit près de 6,9 % de la population de l'Union. Afin de parvenir à une compensation sociale et distributive efficace, il convient d'exiger des États membres qu'ils consacrent les recettes des enchères provenant de l'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs à des fins liées au climat et à l'énergie dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission existant, en donnant la priorité aux activités susceptibles de contribuer à traiter les aspects sociaux de l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs, ou aux mesures ajoutées spécifiquement pour répondre aux préoccupations associées à ces secteurs, y compris des mesures de politique publique connexes prises au titre de la directive 2012/27/UE.

Un nouveau Fonds social pour le climat, établi par le règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁹⁾ fournira un financement spécifique aux États membres afin de soutenir les groupes vulnérables les plus exposés à la précarité en matière d'énergie ou de transport, particulièrement les ménages. Le Fonds social pour le climat favorisera l'équité et la solidarité entre les États membres, et au sein des États membres, tout en atténuant le risque de précarité en matière d'énergie et de transport pendant la transition. Il s'appuiera sur les mécanismes de solidarité existants et les complétera, en synergie avec d'autres programmes de dépenses et fonds de l'Union. 50 millions de quotas du SEQUE de l'UE conformément à l'article 10 bis, paragraphe 8 ter, de la directive 2003/87/CE et 150 millions de quotas provenant de l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs, ainsi que les recettes tirées de la mise aux enchères des quotas concernant les nouveaux secteurs, jusqu'à 65 000 000 000 EUR au total, devraient être utilisés pour financer le Fonds social pour le climat sous la forme de recettes affectées externes, à titre temporaire et exceptionnel, dans l'attente des discussions et délibérations sur la proposition de la Commission du 22 décembre 2021 portant sur une décision du Conseil modifiant la décision (UE, Euratom) 2020/2053 relative au système des ressources propres de l'Union européenne en ce qui concerne la création d'une nouvelle ressource propre fondée sur le SEQUE de l'UE conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Il est nécessaire de prévoir que, lorsqu'une décision est adoptée conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne établissant la nouvelle ressource propre en question, les mêmes recettes devraient cesser d'être des recettes affectées externes lorsque cette décision entre en vigueur. En ce qui concerne le Fonds social pour le climat, en cas d'adoption d'une telle décision, la Commission présente, le cas échéant, les propositions nécessaires conformément à l'article 27, paragraphe 4, du règlement (UE) 2023/955. Cette présentation est sans préjudice de l'issue des négociations sur le cadre financier pluriannuel après 2027.

- (85) La communication d'informations sur l'utilisation des recettes tirées de la mise aux enchères devrait être alignée sur la communication d'informations actuelle établie par le règlement (UE) 2018/1999.
- (86) Les entités réglementées couvertes par le système d'échange de quotas d'émission devraient restituer des quotas pour leurs émissions vérifiées correspondant aux quantités de combustibles qu'elles ont mises à la consommation. Elles devraient restituer pour la première fois en 2027 des quotas pour leurs émissions vérifiées. Afin de réduire au minimum la charge administrative, un certain nombre de règles applicables au système existant d'échange de quotas d'émission pour les installations fixes et l'aviation devraient être applicables également au nouveau système d'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs, moyennant les adaptations nécessaires. Il s'agit notamment des règles relatives au transfert, à la restitution et à l'annulation des quotas, ainsi que des règles concernant la validité des quotas, les sanctions, les autorités compétentes et les obligations de déclaration des États membres.

⁽²⁹⁾ Règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060 (voir page 1 du présent Journal officiel).

- (87) Certains États membres disposent déjà de taxes carbone nationales qui s'appliquent aux secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs couverts par l'annexe III de la directive 2003/87/CE. Il convient donc d'introduire une dérogation temporaire jusqu'à la fin de 2030. Afin de garantir la réalisation des objectifs de la directive 2003/87/CE et la cohérence du nouveau système d'échange de quotas d'émission, la possibilité d'appliquer cette dérogation ne devrait être possible que lorsque le taux de taxation national est supérieur au prix moyen de mise aux enchères pour l'année concernée et ne devrait s'appliquer qu'à l'obligation de restitution à laquelle les entités réglementées payant une telle taxe sont soumises. Afin de garantir la stabilité et la transparence du système, la taxe nationale, y compris les taux d'imposition applicables, devrait être notifiée à la Commission au plus tard à la fin du délai de transposition de la présente directive. La dérogation ne devrait pas avoir d'incidence sur les recettes affectées externes pour le Fonds social pour le climat ou, si elles sont établies conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, sur une ressource propre fondée sur les recettes de la mise aux enchères dans le cadre de l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs.
- (88) Pour que l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs soit efficace, il devrait être possible de surveiller les émissions avec un degré de certitude élevé et à un coût raisonnable. Les émissions devraient être attribuées aux entités réglementées sur la base des quantités de combustibles mises à la consommation et combinées à un facteur d'émission. Les entités réglementées devraient être en mesure de recenser et de différencier de manière fiable et précise les secteurs dans lesquels les combustibles sont mis à la consommation, ainsi que les utilisateurs finaux des combustibles, afin d'éviter des effets indésirables tels que la double charge. Dans le petit nombre de cas où le double comptage des émissions relevant du SEQUE de l'UE existant et celles relevant du nouveau système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs ne peut être exclu, ou dans les cas où la restitution de quotas pour des émissions d'activités ne relevant pas de la directive 2003/87/CE entraîne des coûts, les États membres devraient utiliser ces recettes pour compenser le double comptage inévitable ou d'autres coûts de ce type en dehors des secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs conformément au droit de l'Union. Il convient dès lors de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin d'assurer des conditions uniformes pour éviter le double comptage et la restitution de quotas pour des émissions qui ne sont pas couvertes par le système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs, et pour fournir une compensation financière. Afin de limiter davantage les situations de double comptage, les délais de surveillance et de restitution dans le nouveau système d'échange de quotas d'émission devraient être fixés un mois après les délais prévus dans le système existant pour les installations fixes et l'aviation. Afin de disposer de données suffisantes permettant d'établir la quantité totale de quotas pour la période 2028-2030, les entités réglementées titulaires d'une autorisation au démarrage du système en 2025 devraient déclarer leurs émissions historiques associées pour 2024.
- (89) La transparence quant aux coûts du carbone et à la mesure dans laquelle ceux-ci sont répercutés sur les consommateurs revêt une importance cruciale pour permettre des réductions d'émissions rapides et économiquement rentables dans tous les secteurs de l'économie. Cela est particulièrement important dans un système d'échange de quotas d'émission reposant sur des obligations en amont. Le nouveau système d'échange de quotas d'émission vise à inciter les entités réglementées à réduire la teneur en carbone des combustibles et lesdites entités ne devraient pas réaliser de bénéfices indus en répercutant sur les consommateurs des coûts du carbone supérieurs à ceux qu'ils supportent. Si la mise aux enchères intégrale des quotas d'émission dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs limite déjà la réalisation de ces bénéfices indus, la Commission devrait contrôler dans la mesure dans laquelle les entités réglementées répercutent les coûts du carbone, ce qui permettra d'éviter des bénéfices exceptionnels. En ce qui concerne le chapitre IV bis, la Commission devrait, dans la mesure du possible, rendre compte chaque année, par type de combustible, du niveau moyen des coûts du carbone qui ont été répercutés sur les consommateurs de l'Union.
- (90) Il convient de prendre des mesures pour parer au risque potentiel de hausses excessives des prix qui, s'il est particulièrement élevé au démarrage du nouveau système d'échange de quotas d'émission, risque d'ébranler la volonté des ménages et des particuliers d'investir dans la réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre. Ces mesures devraient compléter les mesures de sauvegarde prévues par la réserve de stabilité du marché devenue opérationnelle en 2019. Tandis que le marché continuera de déterminer le prix du carbone, les mesures de sauvegarde seront déclenchées par un mécanisme automatique réglementé, selon lequel les quotas ne seront prélevés dans la réserve de stabilité du marché que si une ou plusieurs conditions de déclenchement concrètes fondées sur l'augmentation du prix moyen des quotas sont remplies. En outre, ce mécanisme supplémentaire devrait être particulièrement réactif afin de remédier à toute volatilité excessive entraînée par des facteurs autres que le changement dans les fondamentaux du marché. Les mesures devraient être adaptées en fonction des différents niveaux de hausse excessive des prix, donnant ainsi lieu à des degrés d'intervention différents. Les conditions de déclenchement devraient faire l'objet d'un suivi étroit de la part de la Commission, et les mesures devraient être adoptées d'urgence par la Commission lorsque ces conditions sont remplies. Ce mécanisme devrait être sans préjudice de toute mesure d'accompagnement que les États membres pourraient adopter pour faire face à des conséquences sociales négatives.

- (91) Pour une plus grande certitude des citoyens quant à un coût du carbone ne dépassant pas 45 EUR au cours des premières années du nouveau système d'échange de quotas d'émission, il convient d'inclure un mécanisme supplémentaire de stabilité des prix permettant de prélever des quotas de la réserve de stabilité du marché dans le cas où le coût du carbone dépasse ce niveau. La mesure devrait en principe s'appliquer une fois pendant une période de douze mois. Elle devrait toutefois également pouvoir s'appliquer à nouveau au cours de la même période de douze mois lorsque la Commission, assistée par le comité des changements climatiques, estime que l'évolution du coût justifie un autre prélèvement de quotas. Compte tenu de la finalité de ce mécanisme, qui est d'assurer la stabilité au cours des premières années du nouveau système d'échange de quotas d'émission, la Commission devrait évaluer son fonctionnement et déterminer s'il convient de le maintenir après 2029.
- (92) En tant que mécanisme de sauvegarde supplémentaire préalable à l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs, il devrait être possible de retarder l'application du plafond et les obligations de restitution lorsque les prix de gros du gaz ou du pétrole sont exceptionnellement élevés par rapport aux tendances historiques. Le mécanisme devrait être automatique, ce qui signifie que l'application du plafond et les obligations de restitution doivent être retardées d'un an si des seuils de déclenchement concrets du prix de l'énergie sont atteints. Les prix de référence devraient être déterminés sur la base de contrats de référence sur les marchés de gros du gaz et du pétrole qui sont immédiatement disponibles et les plus pertinents pour les consommateurs finaux. Il convient d'envisager des conditions de déclenchement distinctes pour les prix du gaz et du pétrole, étant donné que leur évolution suit des tendances historiques différentes. Afin d'assurer la prévisibilité du marché, la Commission devrait apporter des éclaircissements sur l'application du délai suffisamment à l'avance au moyen d'un avis publié au *Journal officiel de l'Union européenne*.
- (93) L'application de l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs devrait faire l'objet d'une surveillance de la part de la Commission, y compris en ce qui concerne le degré de convergence des prix avec le SEQUE de l'UE existant, et, si nécessaire, un réexamen devrait être proposé au Parlement européen et au Conseil afin d'améliorer l'efficacité, la gestion et l'application pratique de l'échange des quotas d'émission pour ces secteurs sur la base des connaissances acquises, et de renforcer la convergence des prix. La Commission devrait être tenue de soumettre le premier rapport sur ces questions au plus tard le 1^{er} janvier 2028.
- (94) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de l'article 3 *octies bis*, paragraphe 2, de l'article 3 *octies septies*, paragraphe 2, de l'article 10 *ter*, paragraphe 4, de l'article 12, paragraphes 3 *-quinquies* et 3 *-quater*, de l'article 14, paragraphe 1, de l'article 30 *septies*, paragraphes 3 et 5 et de l'article 30 *nonies*, paragraphe 7, de la directive 2003/87/CE, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Afin d'assurer des synergies avec le cadre réglementaire existant, l'attribution de compétences d'exécution prévue aux articles 14 et 15 de ladite directive devrait être étendue aux secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs. Ces compétences d'exécution, à l'exception des compétences d'exécution liées à de l'article 3 *octies septies*, paragraphe 2, et à l'article 12, paragraphes 3 *-quinquies* et 3 *-quater*, de la directive 2003/87/CE, devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁹⁰⁾.
- (95) En vue d'atteindre les objectifs fixés dans la présente directive et dans d'autres actes législatifs de l'Union, et en particulier ceux du règlement (UE) 2021/1119, l'Union et ses États membres devraient exploiter les données scientifiques les plus récentes dans la mise en œuvre de leurs stratégies. Par conséquent, lorsque le conseil scientifique consultatif européen sur le changement climatique fournit des avis scientifiques et publie des rapports sur le SEQUE de l'UE, la Commission devrait tenir compte desdits avis et rapports, en particulier en ce qui concerne la nécessité de politiques et de mesures supplémentaires de l'Union garantissant le respect des objectifs généraux et spécifiques du règlement (UE) 2021/1119, ainsi que de politiques et mesures supplémentaires de l'Union compte tenu de l'ambition et de l'intégrité environnementale des mécanismes de marché mondial pour les secteurs de l'aviation et du transport maritime.
- (96) Afin de reconnaître la contribution des recettes du SEQUE de l'UE à la transition climatique, il convient d'introduire un label SEQUE de l'UE. Parmi les mesures visant à assurer la visibilité du financement au titre du SEQUE de l'UE, les États membres et la Commission devraient veiller à ce que les projets et activités soutenus par le Fonds pour la modernisation et le Fonds pour l'innovation soient clairement indiqués comme provenant des recettes du SEQUE de l'UE en apposant un label approprié.

⁽⁹⁰⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (97) En vue d'atteindre l'objectif de neutralité climatique énoncé à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119, il convient de fixer un objectif climatique pour 2040 pour l'ensemble de l'Union, sur la base d'une proposition législative visant à modifier ledit règlement. Le SEQE de l'UE devrait être réexaminé afin de l'aligner sur l'objectif climatique de l'Union à l'horizon 2040. En conséquence, la Commission devrait d'ici juillet 2026 élaborer un rapport sur plusieurs aspects du SEQE de l'UE, et le présenter au Parlement européen et au Conseil en l'accompagnant, le cas échéant, d'une proposition législative et d'une analyse d'impact. Conformément au règlement (UE) 2021/1119, il convient d'accorder la priorité aux réductions d'émissions directes, à compléter par une augmentation des absorptions de carbone en vue d'atteindre la neutralité climatique. Par conséquent, entre autres aspects, la Commission devrait, d'ici juillet 2026, présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la manière dont les émissions retirées de l'atmosphère et stockées de manière sûre et permanente, par exemple par le captage direct dans l'air, pourraient être couvertes par l'échange de droits d'émission, sans compenser les réductions d'émissions nécessaires. Tant que toutes les étapes de la vie d'un produit dans lequel le carbone capté est utilisé ne sont pas soumises à une tarification du carbone, en particulier au stade de l'incinération des déchets, la comptabilisation des émissions au moment de leur rejet dans l'atmosphère par les produits entraînera une sous-estimation des émissions.

Afin de réglementer le captage du carbone de manière à réduire les émissions nettes et à veiller à ce que toutes les émissions soient comptabilisées et à éviter un double comptage, tout en générant des incitations économiques, la Commission devrait évaluer, d'ici juillet 2026, si toutes les émissions de gaz à effet de serre couvertes par la directive 2003/87/CE sont effectivement comptabilisées et si le double comptage a effectivement été évité. En particulier, elle devrait évaluer la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre qui sont considérées comme ayant été captées et utilisées dans un produit d'une manière autre que celle visée à l'article 12, paragraphe 3 *ter*, et tenir compte des étapes en aval, y compris l'élimination et l'incinération des déchets. Enfin, la Commission devrait également présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la possibilité d'abaisser le seuil de puissance calorifique totale de combustion de 20 MW pour les activités figurant à l'annexe I de la directive 2003/87/CE, en tenant compte des avantages pour l'environnement et de la charge administrative.

- (98) Au plus tard en juillet 2026, la Commission devrait également évaluer la possibilité d'inclure les installations d'incinération des déchets municipaux dans le SEQE de l'UE, notamment en vue de leur inclusion à partir de 2028, et présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil à ce sujet, en l'accompagnant d'une évaluation de la nécessité éventuelle de prévoir l'option pour un État membre d'y déroger jusqu'à la fin de l'année 2030, qui prend en compte l'importance des contributions de tous les secteurs aux réductions des émissions. L'inclusion des installations d'incinération des déchets municipaux dans le SEQE de l'UE contribuerait à l'économie circulaire en encourageant le recyclage, la réutilisation et la réparation des produits, tout en contribuant à la décarbonation de l'ensemble de l'économie. L'inclusion des installations d'incinération des déchets municipaux renforcerait les incitations à la gestion durable des déchets conformément à la hiérarchie des déchets et créerait des conditions équitables entre les régions qui ont inclus l'incinération des déchets municipaux dans le champ d'application du SEQE de l'UE.

Afin d'éviter le détournement des déchets destinés aux installations d'incinération des déchets municipaux vers les décharges de l'Union, qui génèrent des émissions de méthane, et d'éviter l'exportation des déchets vers des pays tiers, ce qui pourrait avoir des effets potentiellement dangereux sur l'environnement, la Commission devrait tenir compte, dans son rapport, du risque de détournement des déchets vers l'élimination par la mise en décharge dans l'Union et les exportations de déchets vers des pays tiers. La Commission devrait également tenir compte des effets sur le marché intérieur, des potentielles distorsions de concurrence, de l'intégrité environnementale, de l'alignement sur les objectifs de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³¹⁾ et de la solidité et de la précision de la surveillance et du calcul des émissions. Compte tenu des émissions de méthane résultant de la mise en décharge et afin d'éviter de créer des conditions de concurrence inéquitables, l'évaluation par la Commission de la faisabilité de l'inclusion des installations d'incinération des déchets municipaux dans le SEQE de l'UE devrait également porter sur la possibilité d'inclure d'autres processus de gestion des déchets, tels que la mise en décharge, la fermentation, le compostage et le traitement biomécanique.

- (99) Afin d'adopter des actes non législatifs de portée générale qui complètent ou modifient certains éléments non essentiels d'un acte législatif, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne le calendrier, la gestion et les autres aspects de la mise aux enchères, les règles relatives à l'application de la conditionnalité, les règles relatives au fonctionnement du Fonds pour l'innovation, les règles relatives au fonctionnement du mécanisme de mise en concurrence en ce qui concerne les contrats d'écart compensatoire et les contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone, les exigences permettant de considérer que les gaz à effet de serre sont devenus chimiquement liés de manière permanente dans un produit et l'extension de l'activité visée à l'annexe III de la directive 2003/87/CE à

⁽³¹⁾ Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives (JO L 312 du 22.11.2008, p. 3).

d'autres secteurs. En outre, afin d'assurer des synergies avec le cadre réglementaire existant, la délégation prévue à l'article 10, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE concernant le calendrier, la gestion et les autres aspects de la mise aux enchères devrait être étendue aux secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»⁽³²⁾. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

- (100) Les dispositions relatives au SEQE de l'UE existant et à son extension au transport maritime devraient s'appliquer à partir de 2024, en fonction de la nécessité d'une action climatique urgente et de celle de permettre à tous les secteurs de contribuer à la réduction des émissions de manière efficace en termes de coûts. Par conséquent, il convient que les États membres transposent les dispositions relatives à ces secteurs au plus tard le 31 décembre 2023. Toutefois, le délai de transposition des dispositions relatives au système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs devrait être fixé au 30 juin 2024, les règles relatives à la surveillance, à la déclaration, à la vérification et aux autorisations pour ces secteurs s'appliquant à partir du 1^{er} janvier 2025 et requérant un délai suffisant pour une mise en œuvre ordonnée. À titre exceptionnel, pour garantir la transparence et une déclaration rigoureuse, les États membres devraient transposer l'obligation de déclaration des émissions historiques pour ces secteurs au plus tard le 31 décembre 2023, étant donné que cette obligation concerne les émissions de l'année 2024. Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs⁽³³⁾, les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée.
- (101) Un SEQE de l'UE efficace et réformé, doté d'un instrument visant à stabiliser le marché, est un moyen essentiel pour permettre à l'Union d'atteindre l'objectif de réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre de tous les secteurs de l'économie à l'horizon 2030, de réaliser son objectif de neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard, et de parvenir à des émissions négatives par la suite, conformément au règlement (UE) 2021/1119, ainsi que les objectifs de l'accord de Paris. La réserve de stabilité du marché vise à remédier au déséquilibre entre l'offre et la demande de quotas sur le marché. L'article 3 de la décision (UE) 2015/1814 prévoit que la réserve doit être réexaminée dans les trois ans suivant sa mise en service, en accordant une attention particulière au pourcentage relatif à la détermination du nombre de quotas à placer dans la réserve de stabilité du marché, au seuil relatif au nombre total de quotas en circulation (NTQC) qui détermine l'alimentation en quotas, et au nombre de quotas à prélever de la réserve. Le seuil actuel déterminant le placement des quotas dans la réserve de stabilité du marché a été établi en 2018, lors de la dernière révision du SEQE de l'UE, tandis que le facteur de réduction linéaire est augmenté par la présente directive. Par conséquent, dans le cadre du réexamen régulier du fonctionnement de la réserve de stabilité du marché, la Commission devrait également évaluer s'il convient éventuellement d'ajuster ce seuil, en fonction du facteur linéaire visé à l'article 9 de la directive 2003/87/CE.
- (102) Étant donné qu'il est nécessaire d'envoyer un signal plus fort pour encourager les investissements en faveur de la réduction efficace et rentable des émissions et en vue de renforcer le SEQE de l'UE, il convient de modifier la décision (UE) 2015/1814 de manière à augmenter le pourcentage relatif à la détermination du nombre de quotas à placer chaque année dans la réserve de stabilité du marché. En outre, s'agissant des niveaux inférieurs du NTQC, le niveau d'alimentation doit être égal à la différence entre le NTQC et le seuil qui détermine l'alimentation en quotas. Cela permettrait d'éviter l'incertitude considérable qui entoure les volumes mis aux enchères lorsque le NTQC est proche du seuil, tout en veillant à ce que l'excédent atteigne la fourchette de volumes à l'intérieur de laquelle le marché du carbone est censé fonctionner de manière équilibrée.
- (103) En outre, afin de garantir la prévisibilité du niveau de quotas resté dans la réserve de stabilité du marché après l'invalidation, l'invalidation des quotas placés dans la réserve ne devrait plus dépendre des volumes mis aux enchères au cours de l'année précédente. Le nombre de quotas placés dans la réserve devrait donc être fixé à 400 millions, chiffre correspondant au seuil inférieur applicable à la valeur du NTQC.

⁽³²⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

⁽³³⁾ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

- (104) L'analyse d'impact accompagnant la présente proposition de directive a également montré que la demande nette de l'aviation devrait être incluse dans le NTQC. En outre, étant donné que les quotas d'aviation peuvent être utilisés de la même manière que les quotas généraux, l'inclusion de l'aviation dans la réserve en ferait un outil plus précis et donc un meilleur outil pour assurer la stabilité du marché. Le calcul du NTQC devrait inclure les émissions du secteur de l'aviation et les quotas délivrés pour le secteur de l'aviation à compter de l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente directive.
- (105) Afin de clarifier le calcul du NTQC, la décision (UE) 2015/1814 devrait préciser que seuls les quotas délivrés et non placés dans la réserve de stabilité du marché sont inclus dans l'offre de quotas. En outre, la formule ne devrait plus soustraire de l'offre de quotas le nombre de quotas placés dans la réserve de stabilité du marché. Ce changement n'aurait pas d'incidence significative sur le résultat du calcul du NTQC, y compris sur les calculs antérieurs du NTQC ou sur la réserve.
- (106) Afin d'atténuer le risque de déséquilibres entre l'offre et la demande lié au lancement du système d'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs, et afin de rendre le système plus résistant aux chocs du marché, il convient d'appliquer à ces secteurs le mécanisme fondé sur des règles de la réserve de stabilité du marché. Pour que cette réserve soit opérationnelle dès le démarrage du système, elle devrait bénéficier à sa création d'une dotation initiale de 600 millions de quotas en vue de l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs. Les seuils inférieur et supérieur de départ, qui déclenchent le prélèvement ou le placement de quotas dans la réserve, devraient faire l'objet d'une clause de réexamen générale. Les autres éléments, tels que la publication du NTQC ou la quantité de quotas prélevés ou placés dans la réserve, devraient suivre les règles de la réserve créée pour les autres secteurs.
- (107) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre d'une manière efficace au regard des coûts et de l'économie, d'une manière compatible avec l'objectif de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre à l'échelle de l'économie à l'horizon 2030 au moyen d'un mécanisme fondé sur le marché à l'échelle de l'Union étendu et modifié, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent en raison des dimensions et des effets de l'action, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (108) Il convient donc de modifier en conséquence la directive 2003/87/CE et la décision (UE) 2015/1814,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications apportées à la directive 2003/87/CE

La directive 2003/87/CE est modifiée comme suit:

- 1) À l'article 1^{er}, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La présente directive prévoit également des réductions plus importantes des émissions de gaz à effet de serre afin d'atteindre les niveaux de réduction qui sont considérés comme scientifiquement nécessaires pour éviter un changement climatique dangereux. Elle contribue à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique de l'Union et de ses objectifs en matière de climat énoncés dans le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil (*) et, partant, aux objectifs de l'accord de Paris (**).

(*) Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 ("loi européenne sur le climat") (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

(**) JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.».

2) À l'article 2, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. La présente directive s'applique aux activités indiquées aux annexes I et III, ainsi qu'aux gaz à effet de serre énumérés à l'annexe II. Lorsqu'une installation qui relève du champ d'application du SEQE de l'UE, en raison de l'exploitation d'unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW, modifie ses procédés de production afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et ne respecte plus ce seuil, l'État membre dans lequel cette installation est située donne à l'exploitant la possibilité de continuer de relever du SEQE de l'UE jusqu'à la fin de la période de cinq ans en cours et de la période suivante visées à l'article 11, paragraphe 1, deuxième alinéa, qui font suite à la modification de ses procédés de production. L'exploitant de ladite installation peut décider, à la suite de la modification de ses processus de production, que l'installation continue de relever du SEQE de l'UE jusqu'à la fin de la période de cinq ans uniquement ou également de la période de cinq ans suivante. L'État membre concerné notifie à la Commission les modifications par rapport à la liste présentée à la Commission conformément à l'article 11, paragraphe 1.

2. La présente directive s'applique sans préjudice de toute exigence prévue par la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil (*).

(*) Directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (prévention et réduction intégrées de la pollution) (JO L 334 du 17.12.2010, p. 17).».

3) L'article 3 est modifié comme suit:

a) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) "émissions", le rejet de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, ou d'un navire effectuant une activité de transport maritime visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité, ou le rejet de gaz à effet de serre correspondant à l'activité visée à l'annexe III;»

b) le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) "autorisation d'émettre des gaz à effet de serre", l'autorisation délivrée conformément aux articles 5, 6 et 30 *ter*;»

c) le point u) est supprimé;

d) les points suivants sont ajoutés:

«w) "compagnie maritime", le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter des tâches et des obligations imposées par le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, figurant à l'annexe I du règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil (*);

x) "voyage", un voyage au sens de l'article 3, point c), du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil (**);

y) "autorité responsable d'une compagnie maritime", l'autorité chargée de l'administration du SEQE de l'UE à l'égard d'une compagnie maritime conformément à l'article 3 *octies septies*;

z) "port d'escale", le port dans lequel s'arrête un navire pour charger ou décharger des marchandises ou pour embarquer ou débarquer des passagers, ou le port dans lequel un navire de ravitaillement en mer s'arrête pour changer d'équipage; les arrêts uniquement destinés au ravitaillement en combustible, à l'approvisionnement, au changement d'équipage d'un navire autre qu'un navire de ravitaillement en mer; à la mise en cale sèche ou à des réparations à effectuer sur le navire, ses équipements ou les deux, les arrêts dans un port dus au fait que le navire a besoin d'assistance ou est en détresse, les transferts de navire à navire effectués en dehors des ports, les arrêts effectués à seule fin de trouver abri par mauvais temps ou rendus nécessaires par des activités de recherche et de sauvetage, ainsi que les arrêts de porte-conteneurs effectués dans un port voisin de transbordement de conteneurs recensé dans l'acte d'exécution adopté conformément à l'article 3 *octies bis*, paragraphe 2, sont exclus;

- a bis) “navire de croisière”, un navire à passagers sans pont à cargaison, et qui est conçu exclusivement pour le transport commercial de passagers hébergés pour un voyage en mer;
- a ter) “contrat d’écart compensatoire”, un contrat entre la Commission et le producteur, sélectionné au moyen d’un mécanisme de mise en concurrence tel qu’une enchère, d’un produit à émissions de carbone faibles ou nulles et en vertu duquel le producteur reçoit un soutien du Fonds pour l’innovation couvrant la différence entre le prix gagnant, également appelé prix d’exercice, d’une part, et un prix de référence, dérivé du prix du produit à émissions de carbone faibles ou nulles qui a été produit, du prix du marché d’un substitut proche ou d’une combinaison de ces deux prix, d’autre part;
- a quater) “contrat d’écart compensatoire appliqué au carbone”, un contrat entre la Commission et le producteur, sélectionné au moyen d’un mécanisme de mise en concurrence tel qu’une enchère, d’un produit à émissions de carbone faibles ou nulles et en vertu duquel le producteur reçoit un soutien du Fonds pour l’innovation couvrant la différence entre le prix gagnant, également appelé prix d’exercice, d’une part, et un prix de référence, dérivé du prix moyen des quotas, d’autre part;
- a quinquies) “contrat à prime fixe”, un contrat entre la Commission et le producteur, sélectionné au moyen d’un mécanisme de mise en concurrence tel qu’une enchère, d’un produit à émissions de carbone faibles ou nulles, et en vertu duquel le producteur reçoit un soutien sous la forme d’un montant fixe par unité de produit fabriqué;
- a sexies) “entité réglementée”, aux fins du chapitre IV bis, toute personne physique ou morale, à l’exclusion de tout consommateur final des carburants, qui exerce l’activité visée à l’annexe III et qui relève d’une des catégories suivantes:
- i) lorsque le carburant passe par un entrepôt fiscal tel que défini à l’article 3, point 11, de la directive (UE) 2020/262 du Conseil (***) , l’entrepôt agréé au sens de l’article 3, point 1, de ladite directive, qui est redevable des droits d’accise devenus exigibles en vertu de l’article 7 de ladite directive;
 - ii) si le point i) du présent point n’est pas applicable, toute autre personne redevable des droits d’accise devenus exigibles en vertu de l’article 7 de la directive (UE) 2020/262 ou de l’article 21, paragraphe 5, premier alinéa, de la directive 2003/96/CE du Conseil (****), pour les carburants qui relèvent du chapitre IV bis de la présente directive;
 - iii) si les points i) et ii) du présent point ne sont pas applicables, toute autre personne devant être enregistrée par les autorités compétentes concernées de l’État membre en vue d’être redevable des droits d’accise, y compris toute personne exonérée du paiement des droits d’accise, conformément à l’article 21, paragraphe 5, quatrième alinéa, de la directive 2003/96/CE;
 - iv) si les points i), ii) et iii) du présent point ne sont pas applicables, ou si plusieurs personnes sont tenues conjointement et solidairement au paiement des mêmes droits d’accise, toute autre personne désignée par un État membre;
- a septies) “carburant”, aux fins du chapitre IV bis de la présente directive, tout produit énergétique visé à l’article 2, paragraphe 1, de la directive 2003/96/CE, en ce compris les carburants figurant dans les tableaux A et C de l’annexe I de ladite directive, ainsi que tout autre produit destiné à être utilisé, mis en vente ou utilisé comme carburant ou comme combustible, comme énoncé à l’article 2, paragraphe 3, de ladite directive, y compris pour la production d’électricité;
- a octies) “mise à la consommation”, aux fins du chapitre IV bis de la présente directive, la mise à la consommation telle qu’elle est définie à l’article 6, paragraphe 3, de la directive (UE) 2020/262;
- a nonies) “prix du gaz TTF”, aux fins du chapitre IV bis, le prix du contrat à terme à un mois pour le gaz négocié au point d’échange virtuel du mécanisme “Title Transfer Facility” (TTF), exploité par Gasunie Transport Services B.V.;

a *decies*) “prix du pétrole brut Brent”, aux fins du chapitre IV *bis*, le prix du contrat à terme à un mois pour le pétrole brut utilisé comme prix de référence pour l’achat de pétrole.

- (*) Règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2006 relatif à l’application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil (JO L 64 du 4.3.2006, p. 1).
- (**) Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).
- (***) Directive (UE) 2020/262 du Conseil du 19 décembre 2019 établissant le régime général d’accise (JO L 58 du 27.2.2020, p. 4).
- (****) Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l’électricité (JO L 283 du 31.10.2003, p. 51).».

4) Le titre du chapitre II est remplacé par le texte suivant:

«AVIATION ET TRANSPORT MARITIME».

5) L’article 3 *bis* est remplacé par le texte suivant:

«Article 3 *bis*

Champ d’application

Les articles 3 *ter* à 3 *octies* s’appliquent à l’allocation et à la délivrance de quotas pour les activités aériennes visées à l’annexe I. Les articles 3 *octies bis* à 3 *octies octies* s’appliquent aux activités de transport maritime visées à l’annexe I.».

6) L’article 3 *octies* est remplacé par le texte suivant:

«Article 3 *octies*

Programmes de suivi et de notification

L’État membre responsable veille à ce que chaque exploitant d’aéronef soumette à l’autorité compétente désignée par cet État membre un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions et à ce que ces programmes soient approuvés par l’autorité compétente en conformité avec les actes d’exécution visés à l’article 14.».

7) Les articles suivants sont insérés:

«Article 3 *octies bis*

Application aux activités de transport maritime

1. L’allocation de quotas et les exigences en matière de restitution en ce qui concerne les activités de transport maritime s’appliquent à cinquante pour cent (50 %) des émissions des navires effectuant des voyages au départ d’un port d’escale relevant de la juridiction d’un État membre et à destination d’un port d’escale situé en dehors de la juridiction d’un État membre, cinquante pour cent (50 %) des émissions des navires effectuant des voyages au départ d’un port d’escale situé en dehors de la juridiction d’un État membre et à destination d’un port d’escale relevant de la juridiction d’un État membre, cent pour cent (100 %) des émissions des navires effectuant des voyages au départ et à destination d’un port d’escale relevant de la juridiction d’un État membre, et cent pour cent (100 %) des émissions des navires dans un port d’escale relevant de la juridiction d’un État membre.

2. La Commission établit au plus tard le 31 décembre 2023, par voie d’actes d’exécution, une liste des ports voisins de transbordement de conteneurs et met à jour cette liste au plus tard le 31 décembre tous les deux ans par la suite.

Ces actes d’exécution répertorient un port en tant que port voisin de transbordement de conteneurs lorsque la part que représente le transbordement de conteneurs, mesurée en équivalent vingt pieds, excède 65 % du trafic total de conteneurs de ce port au cours de la période de douze mois la plus récente pour laquelle des données pertinentes sont disponibles et lorsque ce port est situé en dehors de l’Union mais à moins de 300 milles marins d’un port relevant de la juridiction d’un État membre. Aux fins du présent paragraphe, les conteneurs sont considérés comme étant

transbordés lorsqu'ils sont déchargés d'un navire vers le port dans le seul but d'être chargés sur un autre navire. La liste établie par la Commission en vertu du premier alinéa n'inclut pas les ports situés dans un pays tiers pour lesquels ce pays tiers applique effectivement des mesures équivalentes à la présente directive.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 bis, paragraphe 2.

3. Les articles 9, 9 bis et 10 s'appliquent aux activités de transport maritime de la même manière qu'aux autres activités couvertes par le SEQE de l'UE, l'exception qui suit étant prévue en ce qui concerne l'application de l'article 10.

Jusqu'au 31 décembre 2030, une part de quotas est attribuée aux États membres dans lesquels la proportion de compagnies maritimes qui auraient été sous leur responsabilité en vertu de l'article 3 *octies septies*, par rapport à leur population respective en 2020 et sur la base des données disponibles pour la période 2018-2020, est supérieure à 15 compagnies maritimes par million d'habitants. La quantité de quotas correspond à 3,5 % de la quantité supplémentaire de quotas due à l'augmentation du plafond pour le transport maritime visé à l'article 9, troisième alinéa, pour l'année concernée. Pour les années 2024 et 2025, la quantité de quotas est en outre multipliée par les pourcentages applicables à l'année concernée conformément à l'article 3 *octies ter*, premier alinéa, points a) et b). Le produit de la mise aux enchères de ladite part de quotas devrait être utilisé aux fins visées à l'article 10, paragraphe 3, premier alinéa, point g), en ce qui concerne le secteur maritime, et aux points f) et i). Cinquante pour cent de la quantité de quotas sont répartis entre les États membres concernés en fonction de la part des compagnies maritimes relevant de leur responsabilité et le reste est réparti à parts égales entre eux.

Article 3 octies ter

Introduction progressive des exigences applicables au transport maritime

Les compagnies maritimes sont tenues de restituer des quotas selon le calendrier suivant:

- a) 40 % des émissions vérifiées déclarées pour 2024 qui seraient soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 12;
- b) 70 % des émissions vérifiées déclarées pour 2025 qui seraient soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 12;
- c) 100 % des émissions vérifiées déclarées pour 2026 et chaque année par la suite conformément à l'article 12.

Lorsque le nombre de quotas restitués est inférieur aux émissions vérifiées du transport maritime pour les années 2024 et 2025, une fois la différence entre les émissions vérifiées et les quotas restitués établie pour chaque année, une quantité de quotas correspondant à ladite différence est annulée plutôt que d'être mise aux enchères conformément à l'article 10.

Article 3 octies quater

Dispositions relatives au transfert des coûts du SEQE de l'UE de la compagnie maritime à une autre entité

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour s'assurer que lorsque la responsabilité ultime de l'achat du carburant, de l'exploitation du navire ou des deux, est assumée, en vertu d'un accord contractuel, par une entité autre que la compagnie maritime, la compagnie maritime puisse prétendre au remboursement par cette entité des coûts découlant de la restitution de quotas.

Aux fins du présent article, on entend par "exploitation du navire" la détermination de la cargaison transportée ou de l'itinéraire et de la vitesse du navire. La compagnie maritime reste l'entité responsable de la restitution des quotas en vertu de l'article 3 *octies ter* et de l'article 12, ainsi que de la conformité générale avec les dispositions de droit national transposant la présente directive. Les États membres veillent à ce que les compagnies maritimes sous leur responsabilité respectent les obligations en matière de restitution de quotas en vertu de l'article 3 *octies ter* et de l'article 12, nonobstant le droit desdites compagnies maritimes à être remboursées par les exploitants commerciaux des coûts découlant de la restitution.

Article 3 octies quinquies

Surveillance et déclaration des émissions du transport maritime

En ce qui concerne les émissions liées aux activités de transport maritime énumérées à l'annexe I de la présente directive, l'autorité responsable d'une compagnie maritime veille à ce que les compagnies maritimes placées sous sa responsabilité surveillent et déclarent les paramètres pertinents au cours d'une période de déclaration, et lui soumettent les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie conformément au chapitre II du règlement (UE) 2015/757.

Article 3 octies sexies

Règles relatives à la vérification et l'accréditation des émissions du transport maritime

L'autorité responsable d'une compagnie maritime veille à ce que la déclaration des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, soumise par une compagnie maritime conformément à l'article 3 *octies quinquies* de la présente directive, soit vérifiée conformément aux règles en matière de vérification et d'accréditation énoncées au chapitre III du règlement (UE) 2015/757.

Article 3 octies septies

Autorité responsable d'une compagnie maritime

1. L'autorité responsable d'une compagnie maritime est:
 - a) pour une compagnie maritime immatriculée dans un État membre, l'État membre dans lequel cette compagnie est immatriculée;
 - b) pour une compagnie maritime qui n'est pas immatriculée dans un État membre, l'État membre qui totalise le plus grand nombre estimé d'escales lors des voyages effectués par cette compagnie au cours des quatre années de surveillance précédentes et tombant sous le coup de l'article 3 *octies bis*;
 - c) pour une compagnie maritime qui n'est pas immatriculée dans un État membre et qui n'a effectué aucun voyage relevant du champ d'application défini à l'article 3 *octies bis* au cours des quatre années de surveillance précédentes, l'État membre dans lequel un navire de la compagnie maritime a commencé ou terminé son premier voyage relevant du champ d'application défini dans le présent article.
2. Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission établit, par voie d'actes d'exécution:
 - a) avant le 1^{er} février 2024, une liste des compagnies maritimes qui, au 1^{er} janvier 2024 ou à partir de cette date, exerçaient une activité de transport maritime visée à l'annexe I et relevant du champ d'application défini à l'article 3 *octies bis*, en indiquant l'autorité responsable d'une compagnie maritime conformément au paragraphe 1 du présent article;
 - b) avant le 1^{er} février 2026 et tous les deux ans par la suite, une liste mise à jour en vue de réattribuer les compagnies maritimes immatriculées dans un État membre à une autre autorité responsable d'une compagnie maritime si elles ont changé d'État membre d'immatriculation au sein de l'Union conformément au paragraphe 1, point a), du présent article ou en vue d'inclure les compagnies maritimes qui ont exercé à une date ultérieure une activité maritime visée à l'annexe I et relevant du champ d'application défini à l'article 3 *octies bis* conformément au paragraphe 1, point c), du présent article; et
 - c) avant le 1^{er} février 2028 et tous les quatre ans par la suite, une liste mise à jour en vue de réattribuer les compagnies maritimes qui ne sont pas immatriculées dans un État membre à une autre autorité responsable d'une compagnie maritime conformément au paragraphe 1, point b), du présent article.
3. Une autorité responsable d'une compagnie maritime qui, conformément à la liste établie en application du paragraphe 2, est responsable d'une compagnie maritime conserve cette responsabilité indépendamment des modifications ultérieures des activités de la compagnie maritime ou de son immatriculation jusqu'à ce que ces modifications soient prises en compte dans une liste mise à jour.
4. La Commission adopte des actes d'exécution afin d'établir les modalités détaillées de l'administration des compagnies maritimes par les autorités responsables d'une compagnie maritime en vertu de la présente directive. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2.

Article 3 octies octies

Rapports et réexamen

1. En cas d'adoption, par l'Organisation maritime internationale (OMI), d'un mécanisme de marché mondial visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, la Commission réexamine la présente directive à la lumière de ce mécanisme adopté.

À cette fin, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil dans les 18 mois qui suivent l'adoption de ce mécanisme de marché mondial et avant que celui-ci n'entre en vigueur. Dans ce rapport, la Commission examine le mécanisme de marché mondial au regard:

- a) de son ambition à la lumière des objectifs de l'accord de Paris;
- b) de son intégrité environnementale globale, y compris par rapport aux dispositions de la présente directive relatives au transport maritime; et
- c) de toute question liée à la cohérence entre le SEQE de l'UE et cette mesure.

Le cas échéant, la Commission peut accompagner le rapport visé au deuxième alinéa du présent paragraphe d'une proposition législative visant à modifier la présente directive d'une manière qui soit compatible avec l'objectif climatique de l'Union à l'horizon 2030 et avec l'objectif de neutralité climatique fixé par le règlement (UE) 2021/1119 et dans le but de préserver l'intégrité environnementale et l'efficacité de l'action de l'Union pour le climat, aux fins de la cohérence entre la mise en application d'un mécanisme de marché mondial et le SEQE de l'UE, tout en évitant toute double charge importante.

2. Si l'OMI n'adopte pas, d'ici à 2028, un mécanisme de marché mondial visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime conformément aux objectifs de l'accord de Paris et au moins à un niveau comparable à celui résultant des mesures prises par l'Union en vertu de la présente directive, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle examine la nécessité d'appliquer l'allocation de quotas et les exigences en matière de restitution pour plus de cinquante pour cent (50 %) des émissions des navires effectuant des voyages entre un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre, à la lumière des objectifs de l'accord de Paris. Dans ce rapport, la Commission analyse en particulier les progrès réalisés au niveau de l'OMI, examine si un pays tiers applique un mécanisme de marché équivalent à la présente directive et évalue le risque d'une augmentation des pratiques de contournement, notamment par le passage à d'autres modes de transport ou par une transition de plateformes portuaires vers des ports situés en dehors de l'Union.

Le rapport visé au premier alinéa est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à modifier la présente directive.

3. La Commission surveille la mise en œuvre du présent chapitre en ce qui concerne le transport maritime, notamment en vue de détecter les pratiques de contournement afin de les prévenir à un stade précoce, y compris en prenant en considération les régions ultrapériphériques, et fait rapport tous les deux ans à partir de 2024 sur la mise en œuvre du présent chapitre en ce qui concerne le transport maritime et les éventuelles tendances des compagnies maritimes qui cherchent à se soustraire aux obligations prévues dans la présente directive. La Commission surveille également les effets concernant, entre autres, les éventuelles augmentations des coûts de transport, les distorsions du marché et les modifications du trafic portuaire, comme le contournement de certains ports et le déplacement des plateformes de transbordement, la compétitivité globale du secteur maritime dans les États membres, et en particulier les incidences sur les services de transport maritime qui constituent des services essentiels de continuité territoriale. Le cas échéant, la Commission propose des mesures visant à assurer la mise en œuvre effective du présent chapitre en ce qui concerne le transport maritime, en particulier des mesures visant à remédier aux tendances des compagnies qui cherchent à se soustraire aux obligations prévues dans la présente directive.

4. Au plus tard le 30 septembre 2028, la Commission évalue l'opportunité de prolonger l'application de l'article 3 octies bis, paragraphe 3, deuxième alinéa, au-delà du 31 décembre 2030 et, le cas échéant, présente une proposition législative à cet effet.

5. Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle examine la faisabilité et les incidences économiques, environnementales et sociales de l'inclusion dans la présente directive des émissions des navires, y compris des navires de ravitaillement en mer, d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais pas inférieure à 400, en s'appuyant notamment sur l'analyse accompagnant le réexamen du règlement (UE) 2015/757 devant avoir lieu au plus tard le 31 décembre 2024.

Ce rapport examine également les liens entre la présente directive et le règlement (UE) 2015/757 et s'appuie sur l'expérience tirée de leur application. Dans ce rapport, la Commission examine également comment la présente directive peut promouvoir au mieux l'adoption de combustibles à usage maritime renouvelables et à faibles émissions de carbone tout au long du cycle de vie. S'il y a lieu, ce rapport peut être assorti de propositions législatives.».

- 8) L'article 3 *nonies* est remplacé par le texte suivant:

«Article 3 *nonies*

Champ d'application

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux autorisations d'émettre des gaz à effet de serre, ainsi qu'à l'allocation et à la délivrance de quotas pour les activités visées à l'annexe I autres que les activités aériennes et les activités de transport maritime.».

- 9) À l'article 6, paragraphe 2, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) l'obligation de restituer, dans le délai fixé à l'article 12, paragraphe 3, des quotas correspondant aux émissions totales de l'installation au cours de chaque année civile, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 15.».

- 10) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Coordination avec la directive 2010/75/UE

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que, lorsque des installations exercent des activités figurant à l'annexe I de la directive 2010/75/UE, les conditions et la procédure de délivrance d'une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre soient coordonnées avec celles prévues par ladite directive. Les exigences prévues aux articles 5, 6 et 7 de la présente directive peuvent être intégrées dans les procédures prévues par la directive 2010/75/UE.

La Commission examine l'efficacité des synergies avec la directive 2010/75/UE. Les autorisations liées à l'environnement et au climat sont coordonnées de manière à garantir une mise en œuvre efficace et plus rapide des mesures nécessaires pour se conformer aux objectifs de l'Union en matière de climat et d'énergie. La Commission peut présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil dans le cadre de tout réexamen futur de la présente directive.».

- 11) À l'article 9, les alinéas suivants sont ajoutés:

«En 2024, la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union est diminuée de 90 millions de quotas. En 2026, la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union est diminuée de 27 millions de quotas. En 2024, la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union est augmentée de 78,4 millions de quotas pour le transport maritime. Le facteur linéaire est de 4,3 % de 2024 à 2027 et de 4,4 % à partir de 2028. Le facteur linéaire s'applique également aux quotas correspondant aux émissions moyennes liées aux activités de transport maritime déclarées conformément au règlement (UE) 2015/757 pour 2018 et 2019 et visées à l'article 3 *octies bis* de la présente directive. La Commission publie la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union au plus tard le 6 septembre 2023.

À partir du 1^{er} janvier 2026 et du 1^{er} janvier 2027 respectivement, la quantité de quotas est augmentée pour tenir compte des émissions de gaz à effet de serre autres que les émissions de CO₂ des activités de transport maritime et des émissions des navires de ravitaillement en mer, sur la base de leurs émissions au cours de l'année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles. Nonobstant l'article 10, paragraphe 1, les quotas qui résultent de cette augmentation sont rendus disponibles pour soutenir l'innovation conformément à l'article 10 *bis*, paragraphe 8.».

- 12) L'article 10 est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 1, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Sont mis aux enchères 2 % de la quantité totale de quotas entre 2021 et 2030 en vue d'instaurer un fonds destiné à améliorer l'efficacité énergétique et à moderniser les systèmes énergétiques de certains États membres (ci-après dénommés "États membres bénéficiaires"), comme prévu à l'article 10 *quinquies* (ci-après dénommé "Fonds pour la modernisation"). Les États membres bénéficiaires de cette quantité de quotas sont les États membres dont le PIB par habitant aux prix du marché est inférieur à 60 % de la moyenne de l'Union en 2013. Les fonds correspondant à cette quantité de quotas sont répartis conformément à l'annexe II *ter*, partie A.

En outre, 2,5 % de la quantité totale de quotas entre 2024 et 2030 sont mis aux enchères au profit du Fonds pour la modernisation. Les États membres bénéficiaires de cette quantité de quotas sont les États membres dont le PIB par habitant aux prix du marché est inférieur à 75 % de la moyenne de l'Union pendant la période 2016-2018. Les fonds correspondant à ladite quantité de quotas sont répartis conformément à l'annexe II *ter*, partie B.»;

b) au paragraphe 3, premier alinéa, la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

«3. Les États membres déterminent l'usage qui est fait des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas visée au paragraphe 2 du présent article, à l'exception des recettes établies en tant que ressources propres conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et inscrites au budget de l'Union. Les États membres utilisent ces recettes, à l'exception des recettes utilisées pour compenser les coûts indirects du carbone visés à l'article 10 *bis*, paragraphe 6, de la présente directive ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, pour une ou plusieurs des fins suivantes:»;

c) au paragraphe 3, premier alinéa, les points b) à f) sont remplacés par le texte suivant:

«b) développement des énergies renouvelables et des réseaux de distribution d'électricité pour respecter l'engagement de l'Union à l'égard des énergies renouvelables et ses objectifs en matière d'interconnectivité, ainsi que développement d'autres technologies qui contribuent à la transition vers une économie sobre en carbone sûre et durable et contribution au respect de l'engagement de l'Union d'augmenter son efficacité énergétique pour l'amener aux niveaux convenus dans des actes législatifs pertinents, y compris la production d'électricité provenant d'autoconsommateurs d'énergies renouvelables et de communautés d'énergie renouvelable;

c) mesures destinées à éviter le déboisement, à soutenir la protection et la restauration des tourbières, forêts et autres écosystèmes terrestres ou marins, y compris mesures contribuant à la protection, à la restauration et à une meilleure gestion de ces écosystèmes, notamment en ce qui concerne les zones maritimes protégées, ainsi qu'à accroître le boisement et le reboisement dans le respect de la biodiversité, y compris dans les pays en développement ayant ratifié l'accord de Paris, et mesures visant à améliorer le transfert de technologies et la facilitation de l'adaptation aux effets néfastes du changement climatique dans ces pays;

d) piégeage par la sylviculture et les sols dans l'Union;

e) captage et stockage géologique, dans des conditions de sécurité pour l'environnement, du CO₂, en particulier en provenance des centrales à combustibles fossiles solides et d'une gamme de secteurs et de sous-secteurs industriels, y compris dans les pays tiers, et méthodes technologiques innovantes d'élimination du carbone, telles que le captage direct du carbone dans l'air et son stockage;

f) investissement dans des formes de transport qui contribuent de manière significative à la décarbonation du secteur et dans l'accélération de la transition vers ces formes de transport, y compris le développement de services et de technologies de transport ferroviaire de passagers et de marchandises et de bus respectueux du climat, mesures visant à décarboner le secteur maritime, notamment l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires et des ports, les technologies et les infrastructures innovantes, les combustibles de substitution durables, tels que l'hydrogène et l'ammoniac produits à partir de sources renouvelables, ainsi que les technologies de propulsion à émissions nulles, et financement de mesures visant à soutenir la décarbonation des aéroports conformément à un règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil, et à un règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration d'une égalité de conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable»;

d) au paragraphe 3, premier alinéa, le point h) est remplacé par le texte suivant:

«h) mesures destinées à améliorer l'efficacité énergétique, les systèmes de chauffage urbain et l'isolation, à soutenir l'efficacité et le caractère renouvelable des systèmes de chauffage et de refroidissement, ou à soutenir les rénovations lourdes et les rénovations légères par étapes de bâtiments conformément à la directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil (*), en commençant par la rénovation des bâtiments les moins performants;

(*) Directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments (JO L 153 du 18.6.2010, p. 13).»;

e) au paragraphe 3, premier alinéa, les points suivants sont insérés:

- «h bis) octroi d'un soutien financier afin de prendre en considération les aspects sociaux en ce qui concerne les ménages à revenus faibles et moyens, y compris en limitant les taxes génératrices de distorsions, et réduction ciblée des droits et des charges pour l'électricité produite à partir de sources renouvelables;
- h ter) financement des programmes nationaux de dividendes climatiques ayant un effet positif avéré sur l'environnement, documenté dans le rapport annuel visé à l'article 19, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil (*);

(*) Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1);»;

f) au paragraphe 3, premier alinéa, le point k) est remplacé par le texte suivant:

- «k) promotion de l'acquisition de compétences et de la réaffectation de la main-d'œuvre afin de contribuer à une transition juste vers une économie neutre pour le climat, en particulier dans les régions les plus concernées par la transition professionnelle, en étroite collaboration avec les partenaires sociaux, et investissement dans la requalification et le perfectionnement des travailleurs potentiellement touchés par la transition, y compris les travailleurs du transport maritime;
- l) mesures visant à écarter tout risque résiduel de fuite de carbone dans les secteurs couverts par l'annexe I du règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil (*), à soutenir la transition et à promouvoir leur décarbonation dans le respect des règles en matière d'aides d'État.

(*) Règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (JO L 130 du 16.5.2023, p. 52).»;

g) au paragraphe 3, l'alinéa suivant est inséré après le premier alinéa:

«Lorsqu'ils déterminent l'usage qui est fait des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas, les États membres tiennent compte de la nécessité de continuer à accroître le financement international de la lutte contre le changement climatique dans les pays tiers vulnérables visés au premier alinéa, point j).»;

h) au paragraphe 3, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les États membres sont réputés avoir respecté les dispositions du présent paragraphe lorsqu'ils ont mis en place et appliquent des politiques de soutien fiscal ou financier, y compris, notamment, dans les pays en développement, ou des politiques réglementaires nationales qui font appel au soutien financier, qui ont été établies aux fins mentionnées au premier alinéa et qui ont une valeur équivalente à celle des recettes visées au premier alinéa.»;

i) au paragraphe 3, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les États membres informent la Commission de l'utilisation des recettes et des mesures prises au titre du présent paragraphe dans les rapports qu'ils transmettent conformément à l'article 19, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1999, en précisant, s'il y a lieu et ainsi qu'il convient, quelles recettes sont utilisées et les actions qui sont entreprises pour mettre en œuvre leurs plans nationaux intégrés en matière d'énergie et de climat présentés conformément audit règlement, ainsi que leur plan territorial de transition juste élaboré conformément à l'article 11 du règlement (UE) 2021/1056 du Parlement européen et du Conseil (*).

Les rapports sont suffisamment détaillés pour permettre à la Commission d'apprécier le respect par les États membres du premier alinéa.

(*) Règlement (UE) 2021/1056 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 établissant le Fonds pour une transition juste (JO L 231 du 30.6.2021, p. 1).»;

j) au paragraphe 4, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 de la présente directive afin de compléter la présente directive en ce qui concerne le calendrier, la gestion et les autres aspects de la mise aux enchères, y compris les modalités de mise aux enchères nécessaires pour le transfert d'une part des recettes au budget de l'Union en tant que recettes affectées externes conformément à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 4, de la présente directive ou en tant que ressources propres conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, afin de faire en sorte que celle-ci soit réalisée de manière ouverte, transparente, harmonisée et non discriminatoire. À cette fin, le processus doit être prévisible, notamment en ce qui concerne le calendrier, le déroulement des enchères et les quantités de quotas qui, selon les estimations, devraient être disponibles.»;

k) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. La Commission surveille le fonctionnement du marché européen du carbone. Chaque année, elle présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur le fonctionnement du marché du carbone et d'autres politiques pertinentes en matière de climat et d'énergie, y compris le fonctionnement des mises aux enchères, la liquidité et les volumes échangés, ainsi qu'un résumé des informations fournies par l'Autorité européenne des marchés financiers (AEMF) conformément à l'article 6 du présent article et des informations fournies par les États membres sur les mesures financières visées à l'article 10 *bis*, paragraphe 6. Le cas échéant, les États membres s'assurent que toute information utile est fournie à la Commission au moins deux mois avant l'adoption du rapport par la Commission.»;

l) le paragraphe suivant est ajouté:

«6. L'AEMF contrôle régulièrement l'intégrité et la transparence du marché européen du carbone, notamment en ce qui concerne la volatilité du marché et l'évolution des prix, le fonctionnement des enchères, les opérations de négociation sur le marché des quotas d'émission et les instruments dérivés sur ceux-ci, y compris la négociation de gré-à-gré, la liquidité et les volumes négociés, ainsi que les catégories et le comportement de négociation des acteurs du marché, y compris les positions des intermédiaires financiers. L'AEMF présente ses différentes conclusions et, le cas échéant, formule des recommandations dans les évaluations qu'elle adresse au Parlement européen, au Conseil, à la Commission et au Comité européen du risque systémique conformément à l'article 32, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 1095/2010 du Parlement européen et du Conseil (*). Aux fins des tâches visées à la première phrase du présent paragraphe, l'AEMF et les autorités compétentes concernées coopèrent et échangent des informations détaillées sur tous les types de transactions conformément à l'article 25 du règlement (UE) n° 596/2014 du Parlement européen et du Conseil (**).

(*) Règlement (UE) n° 1095/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 instituant une Autorité européenne de surveillance (Autorité européenne des marchés financiers), modifiant la décision n° 716/2009/CE et abrogeant la décision 2009/77/CE de la Commission (JO L 331 du 15.12.2010, p. 84).

(**) Règlement (UE) n° 596/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 sur les abus de marché (règlement relatif aux abus de marché) et abrogeant la directive 2003/6/CE du Parlement européen et du Conseil et les directives 2003/124/CE, 2003/125/CE et 2004/72/CE de la Commission (JO L 173 du 12.6.2014, p. 1).».

13) L'article 10 *bis* est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

i) les alinéas suivants sont insérés après le deuxième alinéa:

«Si une installation est concernée par l'obligation d'effectuer un audit énergétique ou de mettre en œuvre un système de management de l'énergie certifié en vertu de l'article 8 de la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil (*) et si les recommandations du rapport d'audit ou du système de management de l'énergie certifié ne sont pas appliquées, à moins que le délai d'amortissement des investissements correspondants ne dépasse trois ans ou que le coût de ces investissements ne soit disproportionné, la quantité de quotas alloués à titre gratuit est réduite de 20 %. La quantité de quotas alloués à titre gratuit n'est pas réduite si l'exploitant démontre qu'il a mis en œuvre d'autres mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre équivalentes à celles qui sont recommandées dans le rapport d'audit ou dans le système de management de l'énergie certifié pour l'installation concernée.

La Commission complète la présente directive en prévoyant, dans les actes délégués adoptés en vertu du présent paragraphe et sans préjudice des règles applicables au titre de la directive 2012/27/UE, des règles simples et harmonisées sur le plan administratif aux fins de l'application du troisième alinéa du présent paragraphe qui garantit que l'application de la conditionnalité ne compromet pas l'égalité des conditions de concurrence, l'intégrité environnementale ou l'égalité de traitement entre les installations dans l'ensemble de l'Union. Ces règles harmonisées prévoient notamment des calendriers et des critères pour la reconnaissance des mesures d'efficacité énergétique mises en œuvre ainsi que d'autres mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, sur la base de la procédure relative aux mesures nationales d'exécution visée à l'article 11, paragraphe 1, de la présente directive.

Outre les exigences énoncées au troisième alinéa du présent paragraphe, la réduction de 20 % visée audit alinéa s'applique lorsque, au 1^{er} mai 2024, les exploitants d'installations dont les niveaux d'émission de gaz à effet de serre sont supérieurs au 80^e percentile des niveaux d'émission pour les référentiels de produits concernés n'ont pas établi de plan de neutralité climatique pour chacune de ces installations pour leurs activités couvertes par la présente directive. Ce plan contient les éléments précisés à l'article 10 *ter*, paragraphe 4, et est établi conformément aux actes d'exécution prévus audit article. L'article 10 *ter*, paragraphe 4, s'entend comme se référant uniquement au niveau de l'installation. La réalisation des valeurs cibles et des jalons visés à l'article 10 *ter*, paragraphe 4, troisième alinéa, point b), est vérifiée pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2025 puis pour chaque période allant jusqu'au 31 décembre de chaque cinquième année, conformément aux procédures de vérification et d'accréditation prévues à l'article 15. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit au-delà de 80 % si la réalisation des valeurs cibles et des jalons intermédiaires n'a pas été vérifiée pour la période allant jusqu'à la fin de 2025 ou pour la période allant de 2026 à 2030.

Les quotas qui ne sont pas alloués en raison d'une réduction de l'allocation de quotas à titre gratuit conformément aux troisième et cinquième alinéas du présent paragraphe sont utilisés pour exempter les installations de l'ajustement prévu au paragraphe 5 du présent article. Si de tels quotas subsistent, 50 % d'entre eux sont mis à disposition pour soutenir l'innovation conformément au paragraphe 8 du présent article. Les 50 % restants de ces quotas sont mis aux enchères conformément à l'article 10, paragraphe 1, de la présente directive et les États membres devraient utiliser les recettes y afférentes pour écarter tout risque résiduel de fuite de carbone dans les secteurs couverts par l'annexe I du règlement (UE) 2023/956, soutenir la transition et promouvoir leur décarbonation dans le respect des règles en matière d'aides d'État.

Aucune allocation de quotas à titre gratuit n'est accordée aux installations de certains secteurs ou sous-secteurs dès lors qu'elles sont visées par d'autres mesures destinées à lutter contre le risque de fuite de carbone établies par le règlement (UE) 2023/956. Les mesures visées au premier alinéa du présent paragraphe sont adaptées en conséquence.

(*) Directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique, modifiant les directives 2009/125/CE et 2010/30/UE et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE (JO L 315 du 14.11.2012, p. 1).»;

ii) le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Pour chaque secteur et sous-secteur, en principe, le référentiel est calculé pour les produits et non pour les intrants, de manière à maximiser la réduction des émissions de gaz à effet de serre et les gains d'efficacité énergétique tout au long du processus de production du secteur ou du sous-secteur concerné. Afin d'inciter davantage à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de l'efficacité énergétique et de garantir des conditions équitables pour les installations faisant appel aux technologies nouvelles qui réduisent partiellement ou éliminent totalement les émissions de gaz à effet de serre et pour les installations faisant appel aux technologies existantes, les référentiels ex ante déterminés à l'échelle de l'Union sont réexaminés en ce qui concerne leur application au cours de la période 2026-2030, en vue de modifier, s'il y a lieu, les définitions et les frontières du système des référentiels de produits existants, en tenant compte comme principes directeurs du potentiel d'utilisation circulaire des matériaux et du fait que les référentiels devraient être indépendants de la matière première et du type de processus de production, lorsque les processus de production ont la même finalité. La Commission s'efforce d'adopter les actes d'exécution visant à déterminer les valeurs révisées des référentiels pour l'allocation de quotas à titre gratuit conformément au paragraphe 2, troisième alinéa, dès que possible et avant le début de la période 2026-2030.»;

b) le paragraphe suivant est inséré:

«1 bis. Sous réserve de l'application du règlement (UE) 2023/956, aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la fabrication des marchandises énumérées à l'annexe I dudit règlement.

Par dérogation au premier alinéa du présent paragraphe, pendant les premières années d'application du règlement (UE) 2023/956, la fabrication des marchandises visées à l'annexe I dudit règlement bénéficie d'une allocation de quotas à titre gratuit en quantités réduites. Un facteur de réduction de l'allocation de quotas à titre gratuit pour la fabrication de ces marchandises est appliqué (le facteur MACF). Le facteur MACF est égal à 100 % pour la période comprise entre l'entrée en vigueur de ce règlement et la fin de 2025 et, sous réserve de l'application des dispositions de l'article 36, paragraphe 3, point b), de ce règlement, est égal à 97,5 % en 2026, 95 % en 2027, 90 % en 2028, 77,5 % en 2029, 51,5 % en 2030, 39 % en 2031, 26,5 % en 2032 et 14 % en 2033. À partir de 2034, aucun facteur MACF ne s'applique.

La réduction de l'allocation de quotas à titre gratuit est calculée chaque année comme la part moyenne de quotas gratuits demandés pour la fabrication des marchandises énumérées à l'annexe I du règlement (UE) 2023/956, par rapport au nombre total de quotas gratuits demandés pour toutes les installations, calculé pour la période correspondante telle que visée à l'article 11, paragraphe 1, de la présente directive. Le facteur MACF est appliqué pour ce calcul.

Les quotas qui résultent de la réduction de l'allocation à titre gratuit sont rendus disponibles pour soutenir l'innovation conformément au paragraphe 8.

Au plus tard le 31 décembre 2024 et dans le cadre du rapport annuel qu'elle présente au Parlement européen et au Conseil conformément à l'article 10, paragraphe 5, de la présente directive, la Commission évalue le risque de fuite de carbone pour les marchandises soumises au MACF fabriqués dans l'Union et destinées à être exportées vers des pays tiers qui n'appliquent pas le SEQE de l'UE ou un mécanisme similaire de tarification du carbone. Le rapport évalue en particulier le risque de fuite de carbone dans les secteurs auxquels s'appliquera le MACF, en particulier le rôle et l'adoption accélérée de l'hydrogène, ainsi que l'évolution des flux commerciaux et des émissions intrinsèques des marchandises produites par ces secteurs sur le marché mondial. Lorsque le rapport conclut à l'existence d'un risque de fuite de carbone pour les marchandises produites dans l'Union et destinées à être exportées vers des pays tiers qui n'appliquent pas le SEQE de l'UE ou un mécanisme similaire de tarification du carbone, la Commission présente, s'il y a lieu, une proposition législative visant à traiter ce risque de fuite de carbone d'une manière qui soit conforme aux règles de l'Organisation mondiale du commerce, en ce compris l'article XX de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994, et qui tienne compte de la décarbonation des installations dans l'Union.;

c) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

i) au troisième alinéa, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Pour la période 2026-2030, les valeurs des référentiels sont déterminées de la même manière qu'aux points a) et d) du présent alinéa, en prenant en compte le point e) du présent alinéa, sur la base des informations fournies en application de l'article 11 pour les années 2021 et 2022, et sur la base de l'application du taux de réduction annuel pour chaque année entre 2008 et 2028.»;

ii) au troisième alinéa, les points suivants sont ajoutés:

«d) Lorsque le taux de réduction annuel est supérieur à 2,5 % ou inférieur à 0,3 %, les valeurs des référentiels pour la période 2026-2030 sont les valeurs des référentiels applicables pendant la période 2013-2020, réduites pour chaque année entre 2008 et 2028 du taux pertinent parmi les deux pourcentages.

e) Pour la période 2026-2030, le taux de réduction annuel pour le référentiel de produit pour la fonte liquide n'est pas affecté par la modification des définitions des référentiels et des limites du système applicables en vertu du paragraphe 1, huitième alinéa.»;

iii) le quatrième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Par dérogation à ce qui précède, les valeurs des référentiels pour les aromatiques et les gaz de synthèse sont adaptées par application du même pourcentage que pour les référentiels des raffineries, afin de préserver des conditions de concurrence équitables pour les producteurs de ces produits.»;

d) les paragraphes 3 et 4 sont supprimés;

e) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Afin de respecter la part de quotas à mettre aux enchères visée à l'article 10, lorsque la somme des quotas alloués à titre gratuit chaque année n'atteint pas la quantité maximale permettant de respecter la part de quotas à mettre aux enchères, le reste des quotas nécessaire pour atteindre cette quantité est utilisé pour éviter ou limiter la réduction des quotas alloués à titre gratuit, de manière à respecter la part de quotas à mettre aux enchères les années suivantes. Toutefois, dans les cas où la quantité maximale est atteinte, les quotas alloués à titre gratuit sont adaptés en conséquence. Cette adaptation est effectuée de manière uniforme. Cependant, les installations dont les niveaux d'émission de gaz à effet de serre sont inférieurs à la moyenne des 10 % d'installations les plus efficaces d'un secteur ou sous-secteur de l'Union pour les référentiels pertinents au cours d'une année lors de laquelle une adaptation s'applique ne sont pas soumises à une telle adaptation.»;

f) au paragraphe 6, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les États membres devraient adopter des mesures financières, conformément aux deuxième et quatrième alinéas du présent paragraphe, en faveur des secteurs ou sous-secteurs qui sont exposés à un risque réel de fuite de carbone en raison des coûts indirects significatifs qu'ils supportent effectivement du fait de la répercussion des coûts des émissions de gaz à effet de serre sur les prix de l'électricité, pour autant que ces mesures financières soient conformes aux règles relatives aux aides d'État et, en particulier, ne causent pas de distorsions de concurrence injustifiées sur le marché intérieur. Les mesures financières adoptées ne devraient pas compenser les coûts indirects couverts par l'allocation de quotas à titre gratuit conformément aux référentiels établis en vertu du paragraphe 1 du présent article. Lorsqu'un État membre consacre un montant supérieur à l'équivalent de 25 % des recettes tirées de la mise aux enchères de quotas visée à l'article 10, paragraphe 3, pour l'année au cours de laquelle les coûts indirects ont été supportés, il expose les raisons du dépassement de ce montant.»;

g) au paragraphe 7, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«À partir de 2021, les quotas qui, en application des paragraphes 19, 20 et 22, n'ont pas été alloués aux installations sont ajoutés à la quantité de quotas mis en réserve en application du premier alinéa, première phrase, du présent paragraphe.»;

h) le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:

«8. Sont rendus disponibles 345 millions de quotas sur la quantité qui pourrait sinon être allouée à titre gratuit conformément au présent article, et 80 millions de quotas sur la quantité qui pourrait sinon être mise aux enchères conformément à l'article 10, ainsi que les quotas résultant de la réduction de l'allocation à titre gratuit visée au paragraphe 1 bis du présent article, pour alimenter un fonds (ci-après dénommé "Fonds pour l'innovation") destiné à soutenir l'innovation dans le domaine des techniques, procédés et technologies à émissions de carbone faibles ou nulles qui contribuent significativement à la décarbonation des secteurs couverts par la présente directive et à la réalisation des objectifs "zéro pollution" et de circularité, y compris les projets destinés à déployer à grande échelle ces techniques, procédés et technologies sur l'ensemble du territoire de l'Union. Ces projets présentent un potentiel important de réduction des émissions de gaz à effet de serre et contribuent à réaliser des économies d'énergie et de ressources conformément aux objectifs de l'Union en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030.

La Commission affecte en début de période les quotas du Fonds pour l'innovation afin de garantir qu'un montant adéquat de ressources soit disponible pour favoriser l'innovation, y compris le déploiement à grande échelle.

Les quotas qui ne sont pas délivrés à des exploitants d'aéronefs en raison de leur cessation d'activité et qui ne sont pas nécessaires pour compenser d'éventuels défauts de restitution de la part de ces exploitants sont également utilisés pour soutenir l'innovation aux termes du premier alinéa.

Par ailleurs, 5 millions de quotas prélevés sur la quantité visée à l'article 3 *quater*, paragraphes 5 et 7, concernant les quotas "aviation" pour 2026 sont mis à disposition pour le soutien à l'innovation visé au premier alinéa du présent paragraphe.

En outre, 50 millions de quotas non alloués provenant de la réserve de stabilité du marché complètent les recettes restantes provenant des 300 millions de quotas disponibles au cours de la période 2013-2020 au titre de la décision 2010/670/UE de la Commission (*) et sont utilisés en temps utile pour soutenir l'innovation aux termes du premier alinéa du présent paragraphe.

Le Fonds pour l'innovation couvre les secteurs énumérés aux annexes I et III, ainsi que les produits et les procédés remplaçant ceux à forte intensité de carbone fabriqués ou utilisés dans les secteurs énumérés à l'annexe I, y compris les technologies innovantes en matière d'énergies renouvelables et de stockage de l'énergie et le captage et l'utilisation du carbone (CCU) sans danger pour l'environnement qui contribue à une atténuation substantielle du changement climatique, en particulier pour les émissions inévitables, et encourage la construction et l'exploitation de projets visant un captage, un transport et un stockage géologique (CSC) du CO₂ sans danger pour

l'environnement, en particulier pour les émissions inévitables provenant d'activités industrielles, et le captage direct du CO₂ dans l'atmosphère assorti d'un stockage sûr, durable et permanent, d'une manière géographiquement équilibrée. Le Fonds pour l'innovation peut également soutenir les technologies et infrastructures qui relèvent de l'innovation de rupture, y compris la production de carburants à émissions de carbone faibles ou nulles, destinées à décarboner les secteurs du transport maritime, aérien, ferroviaire et routier, y compris les modes de transport collectif tels que les transports publics et les services de transport en autocar.

En ce qui concerne l'aviation, il peut également soutenir l'électrification et les mesures de réduction des incidences climatiques globales de l'aviation.

La Commission accorde une attention particulière aux projets qui relèvent des secteurs couverts par le règlement (UE) 2023/956 afin de soutenir l'innovation dans les technologies à faible émission de carbone, le CCU, le CSC, les énergies renouvelables et le stockage de l'énergie, d'une manière qui contribue à atténuer le changement climatique, l'objectif étant qu'au cours de la période 2021-2030, les projets dans ces secteurs se voient attribuer une part significative de l'équivalent en valeur financière des quotas mentionnés au paragraphe 1 bis, quatrième alinéa, du présent article. En outre, la Commission peut lancer, avant 2027, des appels à propositions visant spécifiquement les secteurs couverts par le règlement mentionné ci-avant.

La Commission accorde également une attention particulière aux projets contribuant à la décarbonation du secteur maritime et inclut des thèmes consacrés à cette finalité dans les appels à propositions du Fonds pour l'innovation, lorsque cela s'y prête, y compris pour électrifier le transport maritime et pour faire face à son incidence intégrale sur le climat, y compris les émissions de carbone noir. Ces appels à propositions tiennent également particulièrement compte, dans les critères utilisés pour la sélection des projets, du potentiel de renforcement de la protection de la biodiversité et de réduction de la pollution sonore et hydrique des projets et des investissements.

Le Fonds pour l'innovation peut, conformément au paragraphe 8 bis, soutenir des projets au moyen d'appels d'offres concurrentiels, tels que des contrats d'écart compensatoire, des contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone ou des contrats à prime fixe, afin de soutenir les technologies de décarbonation pour lesquelles le prix du carbone pourrait ne pas constituer une incitation suffisante.

La Commission recherche des synergies entre le Fonds pour l'innovation et Horizon Europe, en particulier en ce qui concerne les partenariats européens, et, le cas échéant, entre le Fonds pour l'innovation et d'autres programmes de l'Union.

Les projets implantés sur le territoire de tous les États membres, y compris les projets à petite ou moyenne échelle, sont éligibles, ainsi que, pour les activités maritimes, les projets présentant une valeur ajoutée manifeste pour l'Union. Les technologies qui bénéficient d'un soutien sont innovantes et ne sont pas encore commercialement viables à une échelle comparable sans soutien, mais représentent des innovations de rupture ou sont suffisamment matures pour être appliquées à une échelle précommerciale.

La Commission veille à ce que les quotas destinés au Fonds pour l'innovation soient mis aux enchères conformément aux principes et modalités visés à l'article 10, paragraphe 4, de la présente directive. Les recettes tirées de cette mise aux enchères constituent des recettes affectées externes conformément à l'article 21, paragraphe 5, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil (**). Les engagements budgétaires contractés pour des actions dont la réalisation s'étend sur plus d'un exercice peuvent être fractionnés en tranches annuelles sur plusieurs années.

La Commission fournit, sur demande, une assistance technique aux États membres dont la participation effective aux projets du Fonds pour l'innovation est faible, afin d'accroître les capacités de l'État membre demandeur à soutenir les efforts que déploient les promoteurs de projets sur leur territoire pour soumettre, au titre du Fonds pour l'innovation, des demandes de financement, en vue d'améliorer la participation géographique effective au Fonds pour l'innovation et d'augmenter la qualité globale des projets soumis. La Commission assure une couverture géographique effective et fondée sur la qualité en ce qui concerne le financement par le Fonds pour l'innovation dans l'ensemble de l'Union et assure une analyse complète des progrès accomplis et un suivi approprié à cet égard.

Sous réserve de l'accord des demandeurs, après la clôture d'un appel à propositions, la Commission informe les États membres des demandes de financement de projets sur leur territoire respectif et leur fournit des informations détaillées concernant ces demandes afin de faciliter la coordination par les États membres du soutien apporté aux projets. En outre, la Commission informe les États membres de la liste des projets présélectionnés avant l'octroi de l'aide.

Les projets sont sélectionnés selon une procédure de sélection transparente, d'une manière neutre sur le plan technologique conformément aux objectifs du Fonds pour l'innovation énoncés au premier alinéa du présent paragraphe et sur la base de critères objectifs et transparents, en tenant compte de la mesure dans laquelle les

projets contribuent aux objectifs de l'Union en matière de climat et d'énergie, tout en contribuant à la réalisation des objectifs "zéro pollution" et de circularité conformément au premier alinéa du présent paragraphe, et, le cas échéant, de la mesure dans laquelle ils contribuent à une réduction des émissions nettement en dessous des référentiels visés au paragraphe 2. Les projets sont susceptibles d'avoir un large champ d'application ou de réduire considérablement les coûts de la transition vers une économie neutre sur le plan climatique dans les secteurs concernés. La priorité est accordée aux technologies et procédés innovants qui permettent de remédier à plusieurs types d'incidences sur l'environnement. Les projets faisant intervenir le CCU génèrent une réduction nette des émissions et assurent que des émissions sont évitées ou que le CO₂ est stocké de manière permanente. Lorsque des subventions sont accordées à l'issue d'appels à propositions, le soutien peut couvrir jusqu'à 60 % des coûts des projets, dont 40 % non subordonnés à la vérification des émissions de gaz à effet de serre effectivement évitées, pour autant que des étapes prédéterminées, compte tenu de la technologie déployée, soient franchies. Lorsqu'une aide est fournie au moyen de procédures de mise en concurrence ou dans le cadre de l'assistance technique, le soutien peut couvrir jusqu'à 100 % des coûts des projets. Le potentiel de réduction des émissions dans plusieurs secteurs lorsque des projets, y compris des projets situés dans des zones voisines, sont combinés est pris en compte dans les critères utilisés pour la sélection des projets.

Les projets financés par le Fonds pour l'innovation sont tenus de partager les connaissances avec d'autres projets pertinents ainsi qu'avec les chercheurs établis dans l'Union ayant un intérêt légitime. Les modalités du partage des connaissances sont définies par la Commission dans ses appels à propositions.

Les appels à propositions sont ouverts et transparents. Lors de la préparation des appels à propositions, la Commission s'efforce de faire en sorte que tous les secteurs soient dûment couverts. La Commission prend des mesures pour faire en sorte que les appels soient diffusés aussi largement que possible, et en particulier auprès des petites et moyennes entreprises.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 afin de compléter la présente directive en ce qui concerne les modalités de fonctionnement du Fonds pour l'innovation, y compris la procédure et les critères de sélection, ainsi que les secteurs éligibles et les exigences technologiques se rapportant à chaque type de soutien.

Aucun projet ne bénéficie, en vertu du mécanisme prévu au présent paragraphe, d'une aide supérieure à 15 % du nombre total de quotas disponibles à cette fin. Ces quotas sont pris en compte dans le cadre du paragraphe 7.

Au plus tard le 31 décembre 2023 et tous les ans par la suite, la Commission fait rapport au comité des changements climatiques visé à l'article 22 bis, paragraphe 1, de la présente directive sur la mise en œuvre du Fonds pour l'innovation, en fournissant une analyse des projets ayant obtenu un financement, par secteur et par État membre, ainsi que de la contribution attendue desdits projets à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique dans l'Union énoncé dans le règlement (UE) 2021/1119. La Commission transmet le rapport au Parlement européen et au Conseil et rend le rapport public.

(*) Décision 2010/670/UE de la Commission du 3 novembre 2010 établissant les critères et les mesures pour le financement de projets commerciaux de démonstration axés sur le captage et le stockage géologique du CO₂ sans danger pour l'environnement, ainsi que de projets de démonstration de technologies innovantes liées aux énergies renouvelables, dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté établi par la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 290 du 6.11.2010, p. 39).

(**) Règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil du 18 juillet 2018 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union, modifiant les règlements (UE) n° 1296/2013, (UE) n° 1301/2013, (UE) n° 1303/2013, (UE) n° 1304/2013, (UE) n° 1309/2013, (UE) n° 1316/2013, (UE) n° 223/2014, (UE) n° 283/2014 et la décision n° 541/2014/UE, et abrogeant le règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 (JO L 193 du 30.7.2018, p. 1).;

i) les paragraphes suivants sont insérés:

«8 bis. Pour les contrats d'écart compensatoire et les contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone attribués à l'issue d'un mécanisme de mise en concurrence, une couverture appropriée au moyen d'engagements budgétaires résultant du produit de la mise aux enchères des quotas disponibles dans le Fonds pour l'innovation est assurée; ces engagements budgétaires peuvent être fractionnés sur plusieurs années en tranches annuelles. Pour les deux premiers cycles du mécanisme de mise en concurrence, la responsabilité financière liée aux contrats d'écart compensatoire et aux contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone est pleinement couverte par des crédits provenant du produit de la mise aux enchères des quotas alloués au Fonds pour l'innovation conformément au paragraphe 8.

Sur la base d'une évaluation qualitative et quantitative par la Commission des risques financiers découlant de la mise en œuvre des contrats d'écart compensatoire et des contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone, à effectuer après la conclusion des deux premiers cycles du mécanisme de mise en concurrence et chaque fois que nécessaire par la suite, conformément au principe de prudence, selon lequel il convient de ne pas surestimer les actifs et les bénéfices et de ne pas sous-estimer les passifs et les pertes, la Commission peut, conformément à l'habilitation visée au huitième alinéa, décider de ne couvrir qu'une partie de la responsabilité financière liée aux contrats d'écart compensatoire et aux contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone par les moyens visés au premier alinéa, la partie restante étant couverte par d'autres moyens. La Commission s'efforce de limiter le recours à d'autres moyens de couverture.

Lorsque l'évaluation aboutit à la conclusion que d'autres moyens de couverture sont nécessaires pour réaliser pleinement le potentiel des contrats d'écart compensatoire et des contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone, la Commission cherche à combiner de manière équilibrée ces autres moyens de couverture. Par dérogation à l'article 210, paragraphe 1, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, la Commission détermine l'étendue de l'utilisation d'autres moyens de couverture en vue de l'acte délégué prévu au huitième alinéa du présent paragraphe.

La responsabilité financière restante est suffisamment couverte, vu les principes du titre X du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, si nécessaire, en fonction des spécificités des contrats d'écart compensatoire et des contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone, en dérogeant à l'article 209, paragraphe 2, points d) et h), à l'article 210, paragraphe 1, à l'article 211, paragraphes 1, 2, 4 et 6, aux articles 212, 213 et 214, à l'article 218, paragraphe 1, et à l'article 219, paragraphes 3 et 6, dudit règlement. Le cas échéant, les autres moyens de couverture, le taux de provisionnement et les dérogations nécessaires sont définis dans l'acte délégué prévu au huitième alinéa du présent paragraphe.

La Commission n'utilise pas plus de 30 % du produit de la mise aux enchères des quotas alloués au Fonds pour l'innovation conformément au paragraphe 8 pour provisionner les contrats d'écart compensatoire et les contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone.

Le taux de provisionnement n'est pas inférieur à 50 % de la responsabilité financière totale supportée par le budget de l'Union pour les contrats d'écart compensatoire et les contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone. Lorsqu'elle fixe le taux de provisionnement, la Commission tient compte des éléments susceptibles de réduire les risques financiers pour le budget de l'Union, au-delà des crédits disponibles au titre du Fonds pour l'innovation, tels qu'un éventuel partage de responsabilité avec les États membres sur une base volontaire ou un éventuel mécanisme de réassurance du secteur privé. La Commission revoit le taux de provisionnement au moins tous les 3 ans à compter de la date d'application de l'acte délégué qui le fixe pour la première fois.

Afin d'éviter des demandes spéculatives, l'accès à la mise en concurrence peut être subordonné au paiement par les demandeurs d'une caution qui sera perdue en cas de non-exécution du contrat. Ces cautions perdues sont utilisées pour le Fonds pour l'innovation en tant que recettes affectées externes conformément à l'article 21, paragraphe 5, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046. Toute contribution versée à l'autorité d'octroi par un bénéficiaire conformément aux termes du contrat d'écart compensatoire ou du contrat d'écart compensatoire appliqué au carbone lorsque le prix de référence est supérieur au prix d'exercice (remboursements) sont utilisées pour le Fonds pour l'innovation en tant que recettes affectées externes conformément à l'article 21, paragraphe 5, dudit règlement.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 de la présente directive pour compléter la présente directive afin de prévoir et de préciser d'autres moyens de couverture, le cas échéant, et, s'il y a lieu, le taux de provisionnement et les dérogations supplémentaires nécessaires au titre X du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, comme prévu au quatrième alinéa du présent paragraphe, ainsi que les règles relatives au fonctionnement du mécanisme de mise en concurrence, notamment en ce qui concerne les dépôts et les remboursements.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 afin de modifier le cinquième alinéa du présent paragraphe en relevant la limite de 30 % visée audit alinéa de 20 points de pourcentage au maximum, si nécessaire, pour répondre à une demande de contrats d'écart compensatoire et de contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone, compte tenu de l'expérience acquise lors des premiers cycles du mécanisme de mise en concurrence et de la nécessité de trouver un juste équilibre entre ces subventions et ces contrats dans le soutien apporté par le Fonds pour l'innovation.

Les aides financières issues du Fonds pour l'innovation sont conformes aux objectifs stratégiques énoncés dans le présent article et ne donnent pas lieu à des distorsions indues sur le marché intérieur. Dans cette perspective, les aides accordées le sont uniquement pour couvrir les coûts additionnels ou les risques d'investissement qui ne peuvent être supportés par des investisseurs dans des conditions normales de marché.

8 *ter*. Sont rendus disponibles au titre du Fonds social pour le climat établi par le règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil (*) 40 millions de quotas sur la quantité qui pourrait sinon être allouée à titre gratuit conformément au présent article, et 10 millions de quotas sur la quantité qui pourrait sinon être mise aux enchères conformément à l'article 10 de la présente directive. La Commission veille à ce que les quotas destinés au Fonds social pour le climat soient mis aux enchères en 2025 conformément aux principes et modalités visés à l'article 10, paragraphe 4, de la présente directive et à l'acte délégué adopté en vertu dudit article. Le produit de cette mise aux enchères constitue des recettes affectées externes conformément à l'article 21, paragraphe 5, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, qui sont utilisées conformément aux règles applicables au Fonds social pour le climat.

(*) Règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060 (JO L 130 du 16.5.2023, p. 1).;

j) le paragraphe 19 est remplacé par le texte suivant:

«19. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit à une installation qui a cessé son activité. Les installations dont l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre a expiré ou a été retirée et les installations dont l'activité ou la reprise d'activité est techniquement impossible sont considérées comme ayant cessé leurs activités.»

k) le paragraphe suivant est ajouté:

«22. Lorsque des corrections des quotas alloués à titre gratuit conformément à l'article 11, paragraphe 2, sont nécessaires, ces corrections sont effectuées en prélevant ou en ajoutant des quotas parmi les quotas mis en réserve conformément au paragraphe 7 du présent article.»

14) À l'article 10 *ter*, paragraphe 4, les alinéas suivants sont ajoutés:

«Dans un État membre où, en moyenne au cours des années de 2014 à 2018, la part des émissions totales du chauffage urbain de l'Union, divisée par la part de PIB dudit État membre dans le PIB total de l'Union, est supérieure à 5, une allocation à titre gratuit supplémentaire de 30 % de la quantité déterminée conformément à l'article 10 *bis* est allouée au chauffage urbain pour la période 2026-2030, à condition qu'un volume d'investissement équivalente à la valeur de l'allocation de quotas à titre gratuit supplémentaire soit investie pour réduire sensiblement les émissions avant 2030 conformément aux plans de neutralité climatique visés au troisième alinéa du présent paragraphe et que la réalisation des objectifs et des jalons visés au point b) dudit alinéa soit confirmée par la vérification effectuée conformément au quatrième alinéa du présent paragraphe.

Au plus tard le 1^{er} mai 2024, les gestionnaires de réseaux de chauffage urbain établissent un plan de neutralité climatique pour les installations pour lesquelles ils demandent l'allocation supplémentaire de quotas à titre gratuit conformément au deuxième alinéa du présent paragraphe. Ledit plan est compatible avec l'objectif de neutralité climatique énoncé à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119 et définit:

- a) des mesures et des investissements visant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 au niveau de l'installation ou de l'entreprise, à l'exclusion de l'utilisation de crédits de compensation carbone;
- b) des valeurs cibles et des jalons intermédiaires permettant de mesurer, avant le 31 décembre 2025 au plus tard puis au 31 décembre de chaque cinquième année, les progrès accomplis en vue de parvenir à la neutralité climatique conformément au point a) du présent alinéa;
- c) une estimation de l'incidence de chacune des mesures et des investissements visés au point a) du présent alinéa en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La réalisation des valeurs cibles et des jalons visés au troisième alinéa, point b), du présent paragraphe, est vérifiée pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2025 puis pour chaque période se terminant le 31 décembre de chaque cinquième année suivante, conformément aux procédures de vérification et d'accréditation prévues à l'article 15. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit au-delà de la quantité visée au premier alinéa du présent paragraphe si la réalisation des valeurs cibles et jalons intermédiaires n'a pas été vérifiée pour la période allant jusqu'à la fin de 2025 ou pour la période allant de 2026 à 2030.

La Commission adopte des actes d'exécution afin de préciser le contenu minimal des informations visées au troisième alinéa, points a), b) et c), du présent paragraphe, et le format des plans de neutralité climatique visés audit alinéa et à l'article 10 bis, paragraphe 1, cinquième alinéa. La Commission recherche des synergies avec des plans similaires prévus par le droit de l'Union. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 bis, paragraphe 2.».

15) À l'article 10 *quater*, le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

«7. Les États membres exigent des installations de production d'électricité et des opérateurs de réseau bénéficiaires qu'ils fassent rapport, le 28 février de chaque année au plus tard, sur la mise en œuvre des investissements retenus et déclarent, notamment, le solde des quotas alloués à titre gratuit et des dépenses d'investissement engagées, ainsi que les types d'investissements soutenus. Les États membres adressent à ce sujet un rapport à la Commission, que celle-ci rend public.».

16) L'article suivant est inséré:

«Article 10 *quater bis*

Échéance anticipée pour l'allocation transitoire de quotas à titre gratuit pour la modernisation du secteur de l'énergie

Par dérogation à l'article 10 *quater*, les États membres concernés ne peuvent allouer des quotas gratuits à titre transitoire aux installations conformément audit article que pour les investissements réalisés jusqu'au 31 décembre 2024. Les quotas mis à la disposition des États membres concernés conformément à l'article 10 *quater* pour la période 2021-2030 qui ne sont pas utilisés pour de tels investissements, dans la proportion déterminée par l'État membre concerné sont:

- a) ajoutés à la quantité totale de quotas que l'État membre concerné doit mettre aux enchères conformément à l'article 10, paragraphe 2; ou
- b) utilisés pour soutenir des investissements dans le cadre du Fonds pour la modernisation visé à l'article 10 *quinquies*, conformément aux règles applicables aux recettes provenant des quotas énoncées à l'article 10 *quinquies*, paragraphe 4.

Le 15 mai 2024 au plus tard, l'État membre concerné informe la Commission des quantités respectives de quotas à utiliser au titre de l'article 10, paragraphe 2, premier alinéa, point a), et, par dérogation à l'article 10 *quinquies*, paragraphe 4, deuxième phrase, en vertu de l'article 10 *quinquies*..».

17) L'article 10 *quinquies* est modifié comme suit:

- a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Un fonds destiné à soutenir les investissements proposés par les États membres bénéficiaires, notamment aux fins du financement de projets d'investissement à petite échelle, en vue de la modernisation des systèmes d'énergie et de l'amélioration de l'efficacité énergétique (ci-après dénommé "Fonds pour la modernisation") est mis en place pour la période 2021-2030. Le Fonds pour la modernisation est financé par la mise aux enchères de quotas prévue à l'article 10, pour les États membres bénéficiaires qui y sont mentionnés.

Les investissements qui bénéficient d'un soutien sont compatibles avec les objectifs de la présente directive, ainsi qu'avec les objectifs de la communication de la Commission du 11 décembre 2019 relative au pacte vert pour l'Europe, les objectifs du règlement (UE) 2021/1119 et les objectifs à long terme énoncés dans l'accord de Paris. Les États membres bénéficiaires peuvent, s'il y a lieu, utiliser les ressources du Fonds pour la modernisation pour financer des investissements impliquant les régions frontalières limitrophes de l'Union. Aucun soutien au titre du Fonds pour la modernisation n'est accordé aux installations de production d'énergie qui utilisent des combustibles fossiles. Toutefois, les recettes provenant des quotas faisant l'objet d'une notification conformément au paragraphe 4 du présent article peuvent être utilisées pour des investissements impliquant des combustibles fossiles gazeux.

En outre, les recettes provenant des quotas visés à l'article 10, paragraphe 1, troisième alinéa, de la présente directive peuvent, lorsque l'activité est considérée comme durable sur le plan environnemental au titre du règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil (*) et est dûment justifiée pour des raisons de sécurité énergétique, être utilisées pour des investissements impliquant des combustibles fossiles gazeux, à condition que, pour la production d'énergie, les quotas soient mis aux enchères avant le 31 décembre 2027 et, pour les investissements impliquant des utilisations en aval du gaz, que les quotas soient mis aux enchères avant le 31 décembre 2028.

(*) Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2020 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088 (JO L 198 du 22.6.2020, p. 13).»;

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Au moins 80 % des recettes provenant des quotas visés à l'article 10, paragraphe 1, troisième alinéa, et des quotas faisant l'objet d'une notification conformément au paragraphe 4 du présent article, et au moins 90 % des recettes provenant des quotas visés à l'article 10, paragraphe 1, quatrième alinéa, sont utilisés pour soutenir les investissements dans les domaines suivants:

- a) la production et l'utilisation d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables, y compris l'hydrogène renouvelable;
- b) le chauffage et le refroidissement à partir de sources d'énergie renouvelables;
- c) la réduction de la consommation énergétique dans son ensemble grâce à l'efficacité énergétique, y compris dans l'industrie, les transports, les bâtiments, l'agriculture et la gestion des déchets;
- d) le stockage de l'énergie et la modernisation des réseaux énergétiques, y compris la gestion de la demande, les réseaux de chauffage urbain, les réseaux de distribution d'électricité, le renforcement des interconnexions entre les États membres et les infrastructures pour une mobilité à émissions nulles;
- e) le soutien aux ménages à faibles revenus, notamment dans les zones rurales et isolées, afin de lutter contre la précarité énergétique et de moderniser leurs systèmes de chauffage; et
- f) une transition juste dans les régions dépendantes du carbone des États membres bénéficiaires, de manière à soutenir le redéploiement, la requalification et le perfectionnement des travailleurs, l'éducation, les initiatives de recherche d'emploi et les start-up, dans le cadre d'un dialogue avec la société civile et les partenaires sociaux, d'une manière qui soit cohérente avec les actions correspondantes incluses par les États membres dans leurs plans territoriaux pour une transition juste et en vue de contribuer à ces actions, conformément à l'article 8, paragraphe 2, premier alinéa, point k), du règlement (UE) 2021/1056, le cas échéant.»;

c) le paragraphe 11 est remplacé par le texte suivant:

«11. Le comité d'investissement rend compte une fois par an à la Commission de son expérience acquise en matière d'évaluation des investissements, en particulier en termes de réduction des émissions et de coûts associés. Le 31 décembre 2024 au plus tard, compte tenu des constatations du comité d'investissement, la Commission réexamine les domaines de projet visés au paragraphe 2 et la base sur laquelle le comité d'investissement formule ses recommandations.

Le comité d'investissement est chargé de la publication du rapport annuel. La Commission transmet ce rapport annuel au Parlement européen et au Conseil.».

18) L'article suivant est inséré:

«Article 10 septies

Principe consistant à “ne pas causer de préjudice important”

À partir du 1^{er} janvier 2025, les États membres bénéficiaires et la Commission utilisent les recettes tirées de la mise aux enchères des quotas destinés au Fonds pour l'innovation conformément à l'article 10 bis, paragraphe 8, de la présente directive et des quotas visés à l'article 10, paragraphe 1, troisième et quatrième alinéas, de la présente directive en appliquant les critères liés au principe consistant à “ne pas causer de préjudice important” énoncés à l'article 17 du règlement (UE) 2020/852, qui sont utilisés pour déterminer si une activité économique pour laquelle des critères d'examen technique ont été établis cause un préjudice important à un ou plusieurs des objectifs environnementaux mentionnés, conformément à l'article 10, paragraphe 3, point b), dudit règlement.».

19) À l'article 11, paragraphe 2, la date du «28 février» est remplacée par celle du «30 juin».

20) Le titre du chapitre IV est remplacé par le texte suivant:

«Dispositions Applicables à l'Aviation, au Transport Maritime et aux Installations Fixes».

21) L'article 12 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les États membres veillent à ce que les quotas délivrés par une autorité compétente d'un autre État membre soient reconnus aux fins du respect des obligations incombant aux exploitants, aux exploitants d'aéronefs ou aux compagnies maritimes en application du paragraphe 3.»;

b) le paragraphe 2 *bis* est supprimé;

c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les États membres, les États membres responsables et les autorités responsables de compagnies maritimes veillent à ce que, le 30 septembre de chaque année au plus tard:

a) tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas correspondant aux émissions totales de cette installation au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 15;

b) tout exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas correspondant à ses émissions totales au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 15;

c) toute compagnie maritime restitue un nombre de quotas correspondant à ses émissions totales au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 3 *octies sexies*.

Les États membres, les États membres responsables et les autorités responsables de compagnies maritimes veillent à ce que les quotas restitués conformément au premier alinéa soient ensuite annulés.»;

d) les paragraphes suivants sont insérés après le paragraphe 3:

«3 -*sexies*. Par dérogation au paragraphe 3, premier alinéa, point c), les compagnies maritimes peuvent restituer 5 % de quotas en moins que leurs émissions vérifiées rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 pour les navires de classe glace, à condition que ces navires relèvent de la classe glace IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente, établie sur la base de la recommandation HELCOM 25/7.

Lorsque le nombre de quotas restitués est inférieur aux émissions vérifiées, une fois la différence entre les émissions vérifiées et les quotas restitués établie pour chaque année, une quantité de quotas correspondant à cette différence est annulée plutôt que mise aux enchères conformément à l'article 10.

3 -*quinquies*. Par dérogation au paragraphe 3, premier alinéa, point c), du présent article et à l'article 16, la Commission, à la demande d'un État membre, prévoit, au moyen d'un acte d'exécution, que les États membres doivent considérer que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et qu'ils ne doivent prendre aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages effectués par des navires à passagers autres que des navires de croisière, et par des navires rouliers à passagers, entre un port d'une île relevant de la juridiction dudit État membre demandeur, ne disposant d'aucune liaison routière ou ferroviaire avec le continent et d'une population de moins de 200 000 résidents permanents, selon les dernières données disponibles en 2022, et un port relevant de la juridiction de ce même État membre, ainsi que lors des activités à quai de ces navires en rapport avec de tels voyages.

La Commission publie la liste des îles visées au premier alinéa ainsi que des ports concernés et tient cette liste à jour.

3 -*quater*. Par dérogation au paragraphe 3, premier alinéa, point c), du présent article et à l'article 16, la Commission, à la demande conjointe de deux États membres, dont l'un n'a pas de frontière terrestre avec un autre État membre et l'autre État membre étant l'État membre géographiquement le plus proche de l'État membre sans une telle frontière terrestre, prévoit, au moyen d'un acte d'exécution, que ces États membres doivent considérer que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et qu'ils ne doivent prendre aucune mesure à

l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages effectués entre les deux États membres par des navires à passagers ou des navires rouliers à passagers dans le cadre d'un contrat de service public transnational ou d'une obligation de service public au niveau transnational, exposés dans la demande conjointe, ainsi que lors des activités à quai de ces navires en rapport avec de tels voyages.

3 -ter. L'obligation de restituer des quotas ne naît pas en ce qui concerne les émissions rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors des voyages entre un port situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un port situé dans le même État membre, y compris les voyages entre les ports d'une région ultrapériphérique et les voyages entre les ports des régions ultrapériphériques du même État membre, et entre ces régions, ni lors des activités à quai de ces navires en rapport avec ces voyages.»

e) le paragraphe 3 -bis est remplacé par le texte suivant:

«3 -bis. Si nécessaire et aussi longtemps que cela est nécessaire pour préserver l'intégrité environnementale du SEQE de l'UE, il est interdit aux exploitants, aux exploitants d'aéronefs et aux compagnies maritimes inclus dans le SEQE de l'UE d'utiliser les quotas délivrés par un État membre à l'égard duquel les obligations pour les exploitants, les exploitants d'aéronefs et les compagnies maritimes sont devenues caduques. Les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 3, comprennent les mesures nécessaires dans les cas visés au présent paragraphe.»

f) le paragraphe suivant est inséré:

«3 ter. Une obligation de restituer des quotas ne doit pas se produire en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre qui sont réputés avoir été captés et utilisés de telle manière qu'ils sont devenus chimiquement liés à, de manière permanente, à un produit, de sorte qu'ils ne peuvent pénétrer dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation, y compris toute activité normale ayant lieu après la fin de vie du produit.

La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 23 pour compléter la présente directive concernant les conditions à satisfaire pour qu'un gaz à effet de serre soit réputé avoir été lié chimiquement, de manière permanente, à un produit, comme le prévoit le premier alinéa du présent paragraphe.»

g) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que des quotas soient annulés à tout moment à la demande de la personne qui les détient. En cas de fermeture de capacités de production d'électricité sur leur territoire en raison de mesures nationales supplémentaires, les États membres peuvent, et sont vivement encouragés à, annuler des quotas provenant de la quantité totale de quotas qu'ils mettent aux enchères visée à l'article 10, paragraphe 2, à concurrence d'un montant correspondant à la moyenne des émissions vérifiées de l'installation concernée au cours d'une période de cinq ans précédant la fermeture. L'État membre concerné informe la Commission d'une telle annulation de quotas envisagée, ou des raisons de ne pas les annuler, conformément aux actes délégués adoptés en vertu de l'article 10, paragraphe 4.»

22) À l'article 14, paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La Commission adopte des actes d'exécution concernant les modalités de surveillance et de déclaration des émissions et, le cas échéant, des données d'activité, relatives aux activités énumérées à l'annexe I de la présente directive, et les effets hors CO₂ de l'aviation sur les liaisons dont les émissions sont déclarées conformément à la présente directive; ces actes sont fondés sur les principes régissant la surveillance et la déclaration énoncés à l'annexe IV de la présente directive et sur les exigences énoncées aux paragraphes 2 et 5 du présent article. Ces actes d'exécution précisent également le potentiel de réchauffement climatique de chaque gaz à effet de serre et tiennent compte des connaissances scientifiques les plus récentes sur les effets des émissions hors CO₂ de l'aviation dans les exigences relatives à la surveillance et à la déclaration des émissions et de leurs effets, y compris les effets hors CO₂ de l'aviation. Ces actes d'exécution prévoient l'application des critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre définis pour l'utilisation de la biomasse par la directive (UE) 2018/2001, ajustés au besoin aux fins de leur application dans le cadre de la présente directive, qui doivent être satisfaits pour que le facteur d'émission de cette biomasse soit égal à zéro. Ils précisent comment comptabiliser le stockage des émissions issues d'un mélange de sources ayant un facteur d'émission égal à zéro et de sources dont le facteur d'émission n'est pas égal à zéro. Ils précisent également comment comptabiliser les émissions issues de carburants renouvelables d'origine non biologique et de carburants à base de carbone recyclé, de manière à garantir la prise en compte de ces émissions et à éviter tout double comptage.»

23) L'article 16 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les États membres veillent à publier le nom des exploitants, des exploitants d'aéronefs et des compagnies maritimes qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de la présente directive.»;

b) au paragraphe 3, la date du «30 avril» est remplacée par celle du «30 septembre»;

c) le paragraphe suivant est inséré:

«3 bis. Les sanctions prévues au paragraphe 3 s'appliquent également aux compagnies maritimes.»;

d) le paragraphe suivant est inséré:

«11 bis. Lorsqu'une compagnie maritime omet de se conformer à ses obligations en matière de restitution pendant au moins deux périodes de déclaration consécutives, et que d'autres mesures visant à en assurer le respect échouent, l'autorité compétente de l'État membre du port d'entrée peut, après avoir donné à la compagnie maritime concernée la possibilité de présenter ses observations, prononcer une décision d'expulsion, qui est notifiée à la Commission, à l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), aux autres États membres et à l'État du pavillon concerné. À la suite d'une telle décision d'expulsion, tous les États membres, à l'exception de l'État membre du pavillon, refusent l'accès de leurs ports aux navires placés sous la responsabilité de la compagnie maritime concernée, jusqu'à ce que celle-ci se conforme à ses obligations de restitution conformément à l'article 12. Lorsque le navire bat le pavillon d'un État membre et pénètre dans l'un de ses ports ou que la présence de ce navire est constatée dans l'un de ses ports, l'État membre concerné, après avoir donné à la compagnie maritime concernée la possibilité de présenter ses observations, immobilise le navire jusqu'à ce que la compagnie maritime remplisse ses obligations de restitution.

Lorsqu'il est constaté qu'un navire d'une compagnie maritime visée au premier alinéa se trouve dans l'un des ports de l'État membre dont le navire bat le pavillon, l'État membre concerné peut, après avoir donné à la compagnie maritime concernée la possibilité de présenter ses observations, émettre un ordre d'immobilisation du navire jusqu'à ce que la compagnie maritime remplisse ses obligations de restitution. Il en informe la Commission, l'AESM et les autres États membres. À la suite de la délivrance d'un tel ordre d'immobilisation du navire, chaque État membre prend les mêmes mesures que celles requises à la suite d'une décision d'expulsion prise conformément au premier alinéa, deuxième phrase.

Le présent paragraphe est sans préjudice des règles maritimes internationales applicables au cas des navires en détresse.».

24) L'article 18 *ter* est remplacé par le texte suivant:

«Article 18 *ter*

Assistance de la Commission, de l'AESM et d'autres organisations compétentes

1. Pour s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de l'article 3 *quater*, paragraphe 4, et des articles 3 *octies*, 3 *octies quinquies*, 3 *octies sexies*, 3 *octies septies*, 3 *octies octies* et 18 *bis*, la Commission, l'État membre responsable et les autorités responsables de compagnies maritimes peuvent demander l'assistance de l'AESM ou d'une autre organisation compétente et conclure à cet effet tout accord approprié avec ces organisations.

2. La Commission, avec l'aide de l'AESM, s'efforce de mettre au point des outils et des orientations appropriés pour faciliter et coordonner les activités de vérification et de contrôle de l'application de la présente directive au transport maritime. Autant que possible en pratique, ces orientations et ces outils sont mis à la disposition des États membres et des vérificateurs à des fins de partage des informations et en vue de faciliter la bonne application des mesures nationales de transposition de la présente directive.».

25) L'article 23 est modifié comme suit:

a) les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, à l'article 10, paragraphe 4, à l'article 10 *bis*, paragraphes 1, 8 et 8 *bis*, à l'article 10 *ter*, paragraphe 5, à l'article 12, paragraphe 3 *ter*, à l'article 19, paragraphe 3, à l'article 22, à l'article 24, paragraphe 3, à l'article 24 *bis*, paragraphe 1, à l'article 25 *bis*, paragraphe 1, à l'article 28 *quater* et à l'article 30 *undecies*, paragraphe 1, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du 8 avril 2018.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, à l'article 10, paragraphe 4, à l'article 10 *bis*, paragraphes 1, 8 et 8 *bis*, à l'article 10 *ter*, paragraphe 5, à l'article 12, paragraphe 3 *ter*, à l'article 19, paragraphe 3, à l'article 22, à l'article 24, paragraphe 3, à l'article 24 *bis*, paragraphe 1, à l'article 25 *bis*, paragraphe 1, à l'article 28 *quater* et à l'article 30 *undecies*, paragraphe 1, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.»;

b) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 3 *quater*, paragraphe 6, de l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, de l'article 10, paragraphe 4, de l'article 10 *bis*, paragraphes 1, 8 ou 8 *bis*, de l'article 10 *ter*, paragraphe 5, de l'article 12, paragraphe 3 *ter*, de l'article 19, paragraphe 3, de l'article 22, de l'article 24, paragraphe 3, de l'article 24 *bis*, paragraphe 1, de l'article 25 *bis*, paragraphe 1, à l'article 28 *quater* ou à l'article 30 *undecies*, paragraphe 1, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.».

26) L'article 29 est remplacé par le texte suivant:

«Article 29

Rapport visant à assurer un meilleur fonctionnement du marché du carbone

Si les rapports réguliers relatifs au marché du carbone visés à l'article 10, paragraphes 5 et 6, apportent des preuves d'un mauvais fonctionnement du marché du carbone, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil dans un délai de trois mois. Le rapport peut être accompagné, le cas échéant, de propositions législatives visant à accroître la transparence et l'intégrité du marché du carbone, y compris des marchés dérivés connexes, et à prendre des mesures correctives pour améliorer son fonctionnement ainsi que pour renforcer la prévention et la détection des abus de marché.».

27) L'article 29 *bis* est remplacé par le texte suivant:

«Article 29 *bis*

Mesures en cas de fluctuations excessives des prix

1. Si le prix moyen des quotas pour les six mois civils précédents est plus de 2,4 fois supérieur au prix moyen des quotas pour la période de référence de deux ans précédente, 75 millions de quotas sont prélevés de la réserve de stabilité du marché conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 7, de la décision (UE) 2015/1814.

Le prix des quotas visé au premier alinéa du présent paragraphe est, pour les quotas relevant des chapitres II et III, le prix des mises aux enchères effectuées conformément aux actes délégués adoptés en vertu de l'article 10, paragraphe 4.

La période de référence de deux ans précédente visée au premier alinéa est la période de deux ans qui prend fin avant le premier mois de la période de six mois civils visée audit alinéa.

Lorsque la condition énoncée au premier alinéa du présent paragraphe est remplie et que le paragraphe 2 n'est pas applicable, la Commission publie un avis à cet effet au *Journal officiel de l'Union européenne* indiquant la date à laquelle la condition a été remplie.

La Commission publie, dans les trois premiers jours ouvrables de chaque mois, le prix moyen des quotas pour les six mois civils précédents et le prix moyen des quotas pour la période de référence de deux ans précédente. Si la condition visée au premier alinéa n'est pas remplie, la Commission publie aussi le niveau que le prix moyen des quotas devrait atteindre le mois suivant pour que la condition visée audit paragraphe soit remplie.

2. Lorsque la condition de prélèvement de quotas de la réserve de stabilité du marché visée au paragraphe 1 est remplie, la condition visée audit paragraphe n'est pas considérée comme ayant été remplie à nouveau avant l'expiration d'un délai d'au moins douze mois suivant la fin du précédent prélèvement.

3. Les modalités détaillées pour l'application des mesures visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont définies dans les actes délégués visés à l'article 10, paragraphe 4.».

28) L'article 30 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. La présente directive fait l'objet d'un réexamen à la lumière des évolutions au niveau international et des efforts entrepris pour atteindre les objectifs à long terme de l'accord de Paris et de tout engagement pertinent issu de la conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques.»;

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les mesures destinées à soutenir certaines industries à forte intensité énergétique qui sont susceptibles d'être exposées à des fuites de carbone visées aux articles 10 *bis* et 10 *ter* de la présente directive font également l'objet d'un réexamen à la lumière des mesures de politique climatique dans d'autres grandes économies. Dans ce contexte, la Commission examine également s'il convient d'harmoniser davantage les mesures liées à la compensation des coûts indirects. Les mesures applicables aux secteurs du MACF sont réexaminées à la lumière de l'application du règlement (UE) 2023/956. Avant le 1^{er} janvier 2028, puis tous les deux ans dans le cadre des rapports qu'elle adresse au Parlement européen et au Conseil conformément à l'article 30, paragraphe 6, dudit règlement, la Commission évalue l'incidence du MACF sur le risque de fuite de carbone, y compris en ce qui concerne les exportations.

Le rapport évalue la nécessité de prendre des mesures supplémentaires, y compris législatives, pour faire face aux risques de fuite de carbone. Le rapport est accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition législative.»;

c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. La Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil dans le cadre de chaque bilan mondial décidé en vertu de l'accord de Paris, en particulier en ce qui concerne la nécessité de politiques et mesures de l'Union supplémentaires pour que l'Union et ses États membres réalisent les réductions nécessaires d'émissions de gaz à effet de serre, y compris en ce qui concerne le facteur linéaire visé à l'article 9 de la présente directive. La Commission peut, s'il y a lieu, présenter au Parlement européen et au Conseil des propositions législatives visant à modifier la présente directive, notamment afin de garantir le respect de l'objectif de neutralité climatique fixé à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119 et des objectifs climatiques de l'Union énoncés à l'article 4 dudit règlement. Lorsqu'elle élabore ses propositions législatives, la Commission prend entre autres en considération, à cette fin, le budget indicatif prévisionnel de l'Union en matière de gaz à effet de serre pour la période 2030-2050 visé à l'article 4, paragraphe 4, dudit règlement.»;

d) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«5. Au plus tard le 31 juillet 2026, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les points suivants, accompagnés, le cas échéant, d'une proposition législative et d'une analyse d'impact:

a) la manière de comptabiliser les émissions négatives résultant des gaz à effet de serre éliminés de l'atmosphère et stockés de manière sûre et permanente et la manière dont ces émissions négatives pourraient être couvertes par l'échange de quotas d'émission, le cas échéant, avec un champ d'application clair ainsi que des critères et des garanties stricts pour une telle couverture, pour faire en sorte que ces éliminations ne compensent pas les réductions d'émissions nécessaires conformément aux objectifs climatiques de l'Union fixés dans le règlement (UE) 2021/1119;

b) la possibilité d'abaisser les seuils de puissance calorifique totale de combustion de 20 MW pour les activités figurant à l'annexe I à partir de 2031;

c) la question de savoir si toutes les émissions de gaz à effet de serre couvertes par la présente directive sont effectivement prises en compte et si le double comptage est effectivement évité; en particulier, elle évalue la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre qui sont considérées comme ayant été captées et utilisées dans un produit d'une manière autre que celle visée à l'article 12, paragraphe 3 *ter*.

6. Lors du réexamen de la présente directive, conformément aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, la Commission analyse les moyens d'établir des liens entre le SEQE de l'UE et d'autres marchés du carbone, sans entraver la réalisation de l'objectif de neutralité climatique et des objectifs climatiques de l'Union fixés dans le règlement (UE) 2021/1119.

7. Au plus tard le 31 juillet 2026, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle évalue s'il est possible d'inclure les installations d'incinération des déchets municipaux dans le SEQE de l'UE, y compris en vue de leur inclusion à partir de 2028 et en évaluant la nécessité éventuelle de prévoir l'option pour un État membre d'y déroger jusqu'au 31 décembre 2030. À cet égard, la Commission tient compte de l'importance de la contribution de tous les secteurs à la réduction des émissions et du détournement potentiel des déchets vers l'élimination des déchets par la mise en décharge dans l'Union et vers les exportations de déchets à destination de pays tiers. En outre, la Commission tient compte de critères pertinents tels que les effets sur le marché intérieur, les potentielles distorsions de concurrence, l'intégrité environnementale, l'alignement sur les objectifs de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil (*) et la solidité et la précision de la surveillance et du calcul des émissions. La Commission accompagne son rapport, s'il y a lieu et sans préjudice de l'article 4 de ladite directive, d'une proposition législative en vue d'appliquer les dispositions du présent chapitre aux autorisations d'émettre des gaz à effet de serre et à l'allocation et à la délivrance de quotas supplémentaires en ce qui concerne les installations d'incinération des déchets municipaux et de prévenir tout détournement potentiel de déchets.

Dans le rapport visé au premier alinéa, la Commission évalue également la possibilité d'inclure dans le SEQE de l'UE d'autres procédés de gestion des déchets, notamment les décharges, qui créent des émissions de méthane et d'oxydes nitreux dans l'Union. La Commission peut également, le cas échéant, accompagner ce rapport d'une proposition législative visant à inclure ces autres procédés de gestion des déchets dans le SEQE de l'UE.

(*) Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives (JO L 312 du 22.11.2008, p. 3).».

29) Le chapitre suivant est inséré après l'article 30:

«CHAPITRE IV bis

Systeme d'Échange de Quotas d'Émission pour les Bâtiments, le Transport Routier et d'Autres Secteurs

Article 30 bis

Champ d'application

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux émissions, aux autorisations d'émettre des gaz à effet de serre, à la délivrance et à la restitution de quotas, ainsi qu'à la surveillance, à la déclaration et à la vérification en rapport avec l'activité visée à l'annexe III. Le présent chapitre ne s'applique pas aux émissions relevant des chapitres II et III.

Article 30 ter

Autorisations d'émettre des gaz à effet de serre

1. Les États membres veillent à ce que, à partir du 1^{er} janvier 2025, aucune entité réglementée n'exerce l'activité visée à l'annexe III, à moins qu'elle ne détienne une autorisation délivrée par une autorité compétente conformément aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. Une demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée conformément au paragraphe 1 du présent article à l'autorité compétente par l'entité réglementée au titre du présent chapitre comprend, au minimum, une description:

a) de l'entité réglementée;

- b) du type de carburants qu'elle met à la consommation et qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que les moyens par lesquels elle met ces carburants à la consommation;
- c) de la ou des utilisations finales des carburants mis à la consommation aux fins de l'activité visée à l'annexe III;
- d) des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions, conformément aux actes d'exécution visés aux articles 14 et 30 septies;
- e) un résumé non technique des informations visées aux points a) à d) du présent paragraphe.

3. L'autorité compétente délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre à l'entité réglementée visée au paragraphe 1 du présent article aux fins de l'activité visée à l'annexe III dès lors qu'elle a l'assurance que cette entité est capable de surveiller et de déclarer les émissions correspondant aux quantités de carburant mises à la consommation conformément à l'annexe III.

4. L'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre contient, au minimum, les éléments suivants:

- a) le nom et l'adresse de l'entité réglementée;
- b) une description des moyens par lesquels l'entité réglementée met les carburants à la consommation dans les secteurs régis par le présent chapitre;
- c) une liste des carburants mis à la consommation par l'entité réglementée dans les secteurs régis par le présent chapitre;
- d) un programme de surveillance conforme aux exigences prévues par les actes d'exécution visés à l'article 14;
- e) les exigences en matière de déclaration prévues par les actes d'exécution visés à l'article 14;
- f) l'obligation de restituer les quotas délivrés au titre du présent chapitre correspondant aux émissions totales de cette année, vérifiées conformément à l'article 15, dans le délai fixé à l'article 30 sexies, paragraphe 2.

5. Les États membres peuvent autoriser les entités réglementées à mettre à jour leurs plans de surveillance sans modification de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre. Les entités réglementées soumettent tout programme de surveillance mis à jour à l'autorité compétente afin d'obtenir son approbation.

6. L'entité réglementée informe l'autorité compétente de toute modification envisagée concernant la nature de son activité ou des carburants qu'elle met à la consommation qui est susceptible de nécessiter une mise à jour de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre. S'il y a lieu, l'autorité compétente met à jour l'autorisation conformément aux actes d'exécution visés à l'article 14. En cas de changement de l'identité de l'entité réglementée couverte par le présent chapitre, l'autorité compétente met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse de la nouvelle entité réglementée.

Article 30 quater

Quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union

1. La quantité de quotas délivrée chaque année pour l'ensemble de l'Union au titre du présent chapitre à compter de 2027 diminue de manière linéaire à partir de 2024. La valeur pour 2024 est définie comme la limite des émissions de 2024, calculée sur la base des émissions de référence visées à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil (*) pour les secteurs régis par le présent chapitre et en appliquant la trajectoire de réduction linéaire pour toutes les émissions relevant du champ d'application dudit règlement. La quantité de quotas diminue chaque année après 2024 suivant un facteur de réduction linéaire de 5,10 %. Au plus tard le 1^{er} janvier 2025, la Commission publie la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union pour l'année 2027.

2. La quantité de quotas délivrée chaque année pour l'ensemble de l'Union au titre du présent chapitre à compter de 2028 diminue de manière linéaire à partir de 2025 sur la base des émissions moyennes déclarées au titre du présent chapitre pour les années 2024 à 2026. La quantité de quotas diminue suivant un facteur de réduction linéaire de 5,38 %, sauf si les conditions énoncées à l'annexe III bis, paragraphe 1, s'appliquent, auquel cas la quantité est diminuée d'un facteur de réduction linéaire adapté conformément aux règles énoncées à l'annexe III bis, paragraphe 2. Au plus tard le 30 juin 2027, la Commission publie la quantité de quotas délivrée pour l'ensemble de l'Union pour 2028 et, si nécessaire, le facteur de réduction linéaire ajusté.

3. La quantité de quotas délivrée pour l'ensemble de l'Union en vertu du présent chapitre est ajustée pour chaque année à partir de 2028 afin de compenser la quantité de quotas restitués dans les cas où il n'a pas été possible d'éviter la double comptabilisation des émissions ou dans les cas où des quotas ont été restitués pour des émissions non couvertes par le présent chapitre, comme le prévoit l'article 30 *septies*, paragraphe 5. L'ajustement correspond à la quantité totale de quotas relevant du présent chapitre qui ont été compensés au cours de l'année de déclaration concernée conformément aux actes d'exécution visés à l'article 30 *septies*, paragraphe 5, deuxième alinéa.

4. Un État membre qui, en vertu de l'article 30 *undecies*, étend unilatéralement l'activité visée à l'annexe III à des secteurs qui ne sont pas énumérés dans ladite annexe veille à ce que les entités réglementées concernées présentent à l'autorité compétente concernée, au plus tard le 30 avril de l'année concernée, un rapport dûment étayé conformément à l'article 30 *septies*. Si les données fournies sont dûment étayées, l'autorité compétente en informe la Commission au plus tard le 30 juin de l'année concernée. La quantité de quotas à délivrer en vertu du paragraphe 1 du présent article est ajustée en tenant compte des rapports dûment étayés présentés par les entités réglementées.

Article 30 quinquies

Mise aux enchères de quotas aux fins de l'activité visée à l'annexe III

1. À partir de 2027, les quotas qui relèvent du présent chapitre sont mis aux enchères, à moins qu'ils ne soient placés dans la réserve de stabilité du marché établie par la décision (UE) 2015/1814. Les quotas qui relèvent du présent chapitre sont mis aux enchères séparément des quotas relevant des chapitres II et III de la présente directive.

2. La mise aux enchères des quotas qui relèvent du présent chapitre commence en 2027, avec une quantité correspondant à 130 % du volume des enchères pour 2027, établi sur la base de la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union se rapportant à cette année et des parts et volumes d'enchères correspondants conformément aux paragraphes 3 à 6 du présent article. Les 30 % supplémentaires à mettre aux enchères ne sont utilisés qu'aux fins de la restitution de quotas conformément à l'article 30 *sexies*, paragraphe 2, et peuvent être mis aux enchères jusqu'au 31 mai 2028. Les 30 % supplémentaires sont déduits des volumes des enchères pour la période 2029-2031. Les conditions des enchères prévues au présent paragraphe sont fixées conformément au paragraphe 7 du présent article et à l'article 10, paragraphe 4.

En 2027, 600 millions de quotas relevant du présent chapitre sont versés dans la réserve de stabilité du marché conformément à l'article 1 *bis*, paragraphe 3, de la décision (UE) 2015/1814.

3. 150 millions de quotas délivrés au titre du présent chapitre sont mis aux enchères, et l'intégralité des recettes tirées de ces enchères est mise à disposition du Fonds social pour le climat créé en vertu du règlement (UE) 2023/955 jusqu'en 2032.

4. Sur le nombre de quotas restant et afin de générer, avec les recettes provenant des quotas visés au paragraphe 3 du présent article et à l'article 10 *bis*, paragraphe 8 *ter*, de la présente directive un montant maximal de 65 000 000 000 EUR, la Commission veille à ce qu'une quantité supplémentaire de quotas relevant du présent chapitre soit mise aux enchères et que les recettes tirées de ces enchères soient mises à disposition du Fonds social pour le climat institué par le règlement (UE) 2023/955 jusqu'en 2032.

La Commission veille à ce que les quotas destinés au Fonds social pour le climat visé au paragraphe 3 du présent article et au présent paragraphe soient mis aux enchères conformément aux principes et modalités visés à l'article 10, paragraphe 4, et aux actes délégués adoptés en vertu dudit article.

Les recettes résultant de la mise aux enchères des quotas visés au paragraphe 3 du présent article et au présent paragraphe constituent des recettes affectées externes conformément à l'article 21, paragraphe 5, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 et sont exécutées conformément aux règles applicables au Fonds social pour le climat.

Le montant annuel alloué au Fonds social pour le climat conformément à l'article 10 *bis*, paragraphe 8 *ter*, au paragraphe 3 du présent article et au présent paragraphe ne dépasse pas:

- a) 4 000 000 000 EUR pour 2026;
- b) 10 900 000 000 EUR pour 2027;

- c) 10 500 000 000 EUR pour 2028;
- d) 10 300 000 000 EUR pour 2029;
- e) 10 100 000 000 EUR pour 2030;
- f) 9 800 000 000 EUR pour 2031;
- g) 9 400 000 000 EUR pour 2032.

Lorsque le système d'échange de quotas d'émission établi en vertu du présent chapitre est reporté à 2028 conformément à l'article 30 *duodecies*, le montant maximal mis à disposition du Fonds social pour le climat en vertu du premier alinéa du présent paragraphe est de 54 600 000 000 EUR. Dans ce cas, les montants annuels cumulés alloués au Fonds social pour le climat ne dépassent pas 4 000 000 000 EUR pour les années 2026 et 2027 et, pour la période allant du 1^{er} janvier 2028 au 31 décembre 2032, le montant annuel correspondant ne dépasse pas:

- a) 11 400 000 000 EUR pour 2028;
- b) 10 300 000 000 EUR pour 2029;
- c) 10 100 000 000 EUR pour 2030;
- d) 9 800 000 000 EUR pour 2031;
- e) 9 000 000 000 EUR pour 2032.

Lorsque le produit de la mise aux enchères visée au paragraphe 5 du présent article est établi en tant que ressource propre conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, l'article 10 *bis*, paragraphe 8 *ter*, de la présente directive, le paragraphe 3 du présent article et le présent paragraphe ne s'appliquent pas.

5. La quantité totale de quotas relevant du présent chapitre, après déduction de la quantité fixée aux paragraphes 3 et 4 du présent article, est mise aux enchères par les États membres et répartie entre eux en parts identiques à la part des émissions de référence visée à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/842 concernant les catégories de sources d'émission visées au deuxième alinéa, points b), c) et d), de l'annexe III de la présente directive pour la moyenne de la période 2016-2018 de l'État membre concerné, après son réexamen complet en vertu de l'article 4, paragraphe 3, dudit règlement.

6. Les États membres déterminent l'usage qui est fait des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas visée au paragraphe 5 du présent article, à l'exception des recettes constituant des recettes affectées externes conformément au paragraphe 4 du présent article ou des recettes établies en tant que ressources propres conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et inscrites au budget de l'Union. Les États membres utilisent leurs recettes ou leur équivalent en valeur financière pour un ou plusieurs des objectifs visés à l'article 10, paragraphe 3, de la présente directive, en donnant la priorité aux activités permettant de contribuer à traiter les aspects sociaux du système d'échange de quotas d'émission au titre du présent chapitre, ou pour une ou plusieurs des mesures suivantes:

- a) les mesures destinées à contribuer à la décarbonation des systèmes de chauffage et de refroidissement des bâtiments ou à la réduction des besoins énergétiques de ceux-ci, y compris l'intégration des énergies renouvelables et autres mesures connexes conformément à l'article 7, paragraphe 11, et aux articles 12 et 20, de la directive 2012/27/UE, ainsi que les mesures visant à fournir une aide financière aux ménages à faible revenu dans les bâtiments les moins performants;
- b) les mesures destinées à accélérer l'adoption de véhicules à émissions nulles ou à soutenir financièrement le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement pleinement interopérables pour les véhicules à émissions nulles, ou les mesures visant à encourager le recours aux transports publics et à améliorer la multimodalité, ou à fournir une aide financière destinée à traiter les aspects sociaux en ce qui concerne les usagers des transports à revenus faibles et moyens;
- c) les mesures destinées à financer leur plan social pour le climat conformément à l'article 15 du règlement (UE) 2023/...;
- d) les mesures destinées à accorder une compensation financière aux consommateurs finals de carburants lorsqu'il n'a pas été possible d'éviter la double comptabilisation des émissions ou dans les cas où des quotas ont été restitués pour des émissions non couvertes par le présent chapitre, visées à l'article 30 *septies*, paragraphe 5.

Les États membres sont réputés avoir respecté les dispositions du présent paragraphe s'ils ont établi et mettent en œuvre des politiques de soutien budgétaire ou financier ou des politiques réglementaires faisant appel au soutien financier, mises en place aux fins énoncées au premier alinéa du présent paragraphe et ayant une valeur équivalente à celle des recettes visées audit alinéa et tirées de la mise aux enchères des quotas relevant du présent chapitre.

Les États membres informent la Commission de l'utilisation des recettes et des mesures prises en application du présent paragraphe, en incluant ces informations dans leurs rapports soumis au titre du règlement (UE) 2018/1999.

7. L'article 10, paragraphes 4 et 5, s'applique aux quotas délivrés en vertu du présent chapitre.

Article 30 sexies

Transfert, restitution et annulation de quotas

1. L'article 12 s'applique aux émissions, aux entités réglementées et aux quotas couverts par le présent chapitre, à l'exception des paragraphes 3 et 3 bis, du paragraphe 4, deuxième et troisième phrases, et du paragraphe 5 dudit article. À cette fin:

- a) toute référence aux émissions doit être lue comme une référence aux émissions relevant du présent chapitre;
- b) toute référence aux exploitants d'installations doit être lue comme une référence aux entités réglementées relevant du présent chapitre;
- c) toute référence aux quotas doit être lue comme une référence aux quotas relevant du présent chapitre.

2. À partir du 1^{er} janvier 2028, les États membres veillent à ce que, le 31 mai de chaque année au plus tard, l'entité réglementée restitue une quantité de quotas relevant du présent chapitre égal aux émissions totales de l'entité réglementée, correspondant à la quantité de carburants mis à la consommation conformément à l'annexe III au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément aux articles 15 et 30 septies, et à ce que ces quotas soient ensuite annulés.

3. Jusqu'au 31 décembre 2030, par dérogation aux paragraphes 1 et 2 du présent article, lorsqu'une entité réglementée établie dans un État membre donné est soumise à une taxe carbone nationale en vigueur pour les années 2027 à 2030, couvrant l'activité visée à l'annexe III, l'autorité compétente de l'État membre concerné peut exempter cette entité réglementée de l'obligation de restituer des quotas prévue au paragraphe 2 du présent article pour une année de référence donnée, à condition que:

- a) l'État membre concerné notifie à la Commission sa taxe carbone nationale au plus tard le 31 décembre 2023, et que la législation nationale fixant les taux de taxation applicables pour les années 2027 à 2030 soit entrée en vigueur au plus tard à cette date; l'État membre concerné notifie à la Commission toute modification ultérieure de la taxe carbone nationale;
- b) pour l'année de référence, la taxe carbone nationale de l'État membre concerné effectivement payée par cette entité réglementée soit supérieure au prix de clôture moyen des enchères du système d'échange de quotas d'émission établi en vertu du présent chapitre;
- c) l'entité réglementée se conforme pleinement aux obligations prévues à l'article 30 ter sur les autorisations d'émettre des gaz à effet de serre et à l'article 30 septies concernant la surveillance, la déclaration et la vérification de ses émissions;
- d) l'État membre concerné notifie à la Commission l'application d'une telle exemption et la quantité correspondante de quotas à annuler conformément au point g) du présent alinéa et aux actes délégués adoptés en vertu de l'article 10, paragraphe 4, au plus tard le 31 mai de l'année suivant l'année de référence;
- e) la Commission ne soulève pas d'objection à l'application de la dérogation au motif que la mesure notifiée n'est pas conforme aux conditions énoncées dans le présent paragraphe, dans un délai de trois mois à compter de la notification visée au point a) du présent alinéa ou dans un délai d'un mois à compter de la notification pour l'année concernée visée au point d) du présent alinéa;

- f) l'État membre concerné ne mette pas aux enchères la quantité de quotas visée à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 5, pour une année de référence donnée jusqu'à ce que la quantité de quotas à annuler en vertu du présent paragraphe soit déterminée conformément au point g) du présent alinéa; l'État membre concerné ne met aux enchères aucune des quantités supplémentaires de quotas conformément à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 2, premier alinéa;
- g) l'État membre concerné annule une quantité de quotas sur la quantité totale de quotas à mettre aux enchères visée à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 5, pour l'année de référence, égal aux émissions vérifiées de cette entité réglementée en vertu du présent chapitre pour l'année de référence; lorsque la quantité de quotas restant à mettre aux enchères au cours de l'année de référence suivant l'application du point f) du présent alinéa est inférieure à la quantité de quotas à annuler en vertu du présent paragraphe, l'État membre concerné veille à annuler la quantité de quotas correspondant à la différence au plus tard à la fin de l'année suivant l'année de référence; et
- h) l'État membre concerné s'engage, au moment de la première notification visée au point a) du présent alinéa, à utiliser pour une ou plusieurs des mesures énumérées ou visées à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 6, premier alinéa, un montant équivalent aux recettes auxquelles l'article 30 *quinquies*, paragraphe 6, aurait été applicable en l'absence de cette dérogation; l'article 30 *quinquies*, paragraphe 6, deuxième et troisième alinéas, s'applique et la Commission veille à ce que les informations reçues en application desdites dispositions soient conformes à l'engagement pris en vertu du présent point.

La quantité de quotas à annuler en vertu du premier alinéa, point g), du présent paragraphe n'influence pas les recettes affectées externes établies conformément à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 4, ou, lorsqu'elles ont été établies en vertu de l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les ressources propres du budget de l'Union conformément à la décision (UE, Euratom) 2020/2053 du Conseil (**) provenant des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas conformément à l'article 30 *quinquies* de la présente directive.

4. Une compensation financière peut être accordée aux hôpitaux qui ne sont pas couverts par le chapitre III pour les coûts qui leur sont répercutés en raison de la restitution de quotas relevant du présent chapitre. À cette fin, les dispositions du présent chapitre applicables aux cas de double comptabilisation s'appliquent mutatis mutandis.

Article 30 septies

Surveillance, déclaration, vérification des émissions et accréditation

1. Les articles 14 et 15 s'appliquent aux émissions, aux entités réglementées et aux quotas couverts par le présent chapitre. À cette fin:

- a) toute référence aux émissions est lue comme une référence aux émissions relevant du présent chapitre;
- b) toute référence à une activité énumérée à l'annexe I est lue comme une référence à l'activité visée à l'annexe III;
- c) toute référence aux exploitants est lue comme une référence aux entités réglementées relevant du présent chapitre;
- d) toute référence aux quotas est lue comme une référence aux quotas relevant du présent chapitre;
- e) la référence à la date figurant à l'article 15 est lue comme une référence au 30 avril.

2. Les États membres veillent à ce que chaque entité réglementée surveille, chaque année civile à partir de 2025, les émissions correspondantes aux quantités de carburants mis à la consommation conformément à l'annexe III. Ils veillent également à ce que chaque entité réglementée déclare ces émissions à l'autorité compétente au cours de l'année suivante, à partir de 2026, en application des actes d'exécution visés à l'article 14, paragraphe 1.

3. À compter du 1^{er} janvier 2028, les États membres veillent à ce que, au plus tard le 30 avril de chaque année jusqu'en 2030, chaque entité réglementée déclare la part moyenne des coûts liés à la restitution des quotas en vertu du présent chapitre qu'elle a répercutée sur les consommateurs pour l'année précédente. La Commission adopte des actes d'exécution concernant les exigences et les modèles de ces rapports. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2. La Commission évalue les déclarations présentées et fait part chaque année de ses conclusions au Parlement européen et au Conseil. Lorsque la Commission conclut à l'existence de pratiques abusives concernant la répercussion des coûts du carbone, le rapport peut être accompagné, s'il y a lieu, de propositions législatives destinées à lutter contre ces pratiques abusives.

4. Les États membres veillent à ce que chaque entité réglementée qui détient une autorisation conformément à l'article 30 *ter* au 1^{er} janvier 2025 déclare ses émissions historiques pour l'année 2024 au plus tard le 30 avril 2025.

5. Les États membres veillent à ce que les entités réglementées soient en mesure de déterminer et de documenter de manière fiable et précise, par type de carburant, les quantités précises de carburants mis à la consommation qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que l'utilisation finale des carburants mis à la consommation par les entités réglementées. Les États membres prennent des mesures appropriées pour limiter le risque de double comptabilisation des émissions relevant du présent chapitre et des émissions relevant des chapitres II et III ainsi que le risque de restitution de quotas pour des émissions non couvertes par le présent chapitre.

La Commission adopte des actes d'exécution concernant les règles détaillées visant à éviter toute double comptabilisation et toute restitution de quotas pour des émissions non couvertes par le présent chapitre et à accorder une compensation financière aux consommateurs finals des carburants dans les cas où cette double comptabilisation ou cette restitution ne peut être évitée. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2. Le calcul de la compensation financière aux consommateurs finals des carburants se base sur le prix moyen des quotas mis aux enchères conformément aux actes délégués adoptés en vertu de l'article 10, paragraphe 4, au cours de l'année de référence concernée.

6. Les principes relatifs à la surveillance et à la déclaration des émissions relevant du présent chapitre sont énoncés à l'annexe IV, partie C.

7. Les critères de vérification des émissions relevant du présent chapitre sont énoncés à l'annexe V, partie C.

8. Les États membres peuvent autoriser des mesures simplifiées de surveillance, de déclaration et de vérification pour les entités réglementées dont les émissions annuelles correspondant aux quantités de carburants mises à la consommation sont inférieures à 1 000 tonnes d'équivalent-CO₂, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 14, paragraphe 1.

Article 30 octies

Administration

Les articles 13 et 15 *bis*, l'article 16, paragraphes 1, 2, 3, 4 et 12, ainsi que les articles 17, 18, 19, 20, 21, 22, 22 *bis*, 23 et 29 s'appliquent aux émissions, aux entités réglementées et aux quotas couverts par le présent chapitre. À cette fin:

- a) toute référence aux émissions est lue comme une référence aux émissions relevant du présent chapitre;
- b) toute référence aux exploitants est lue comme une référence aux entités réglementées relevant du présent chapitre;
- c) toute référence aux quotas est lue comme une référence aux quotas relevant du présent chapitre.

Article 30 nonies

Mesures en cas d'augmentation excessive des prix

1. Lorsque, pendant plus de trois mois consécutifs, le prix moyen des quotas mis aux enchères conformément à l'acte adopté en vertu de l'article 10, paragraphe 4, de la présente directive est supérieur au double du prix moyen des quotas au cours des six mois consécutifs précédents lors des enchères de quotas relevant du présent chapitre, 50 millions de quotas relevant du présent chapitre sont prélevés dans la réserve de stabilité du marché conformément à l'article 1 *bis*, paragraphe 7, de la décision (UE) 2015/1814.

Pour les années 2027 et 2028, les conditions visées au premier alinéa sont remplies lorsque, pendant plus de trois mois consécutifs, le prix moyen des quotas est supérieur à 1,5 fois le prix moyen des quotas au cours de la période de référence des six mois consécutifs précédents.

2. Lorsque le prix moyen des quotas visé au paragraphe 1 du présent article dépasse un prix de 45 EUR au cours d'une période de deux mois consécutifs, 20 millions de quotas relevant du présent chapitre sont prélevés dans la réserve de stabilité du marché conformément à l'article 1 *bis*, paragraphe 7, de la décision (UE) 2015/1814. L'indexation basée sur l'indice européen des prix à la consommation de 2020 s'applique. Les quotas sont prélevés par l'intermédiaire du mécanisme prévu par le présent paragraphe jusqu'au 31 décembre 2029.

3. Lorsque le prix moyen des quotas visé au paragraphe 1 du présent article est supérieur au triple du prix moyen des quotas au cours des six mois consécutifs précédents, 150 millions de quotas relevant du présent chapitre sont prélevés dans la réserve de stabilité du marché conformément à l'article 1 bis, paragraphe 7, de la décision (UE) 2015/1814.
4. Lorsque la condition visée au paragraphe 2 est remplie le même jour que la condition visée au paragraphe 1 ou 3, les quotas supplémentaires sont prélevés uniquement conformément au paragraphe 1 ou 3.
5. Avant le 31 décembre 2029, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle évalue si le mécanisme visé au paragraphe 2 a eu les effets escomptés et s'il convient de le maintenir. Le cas échéant, la Commission accompagne ce rapport d'une proposition législative au Parlement européen et au Conseil visant à modifier la présente directive afin d'adapter ce mécanisme.
6. Lorsqu'une ou plusieurs des conditions visées au paragraphe 1, 2 ou 3 ont été remplies et ont entraîné le prélèvement de quotas, des quotas supplémentaires ne sont prélevés conformément au présent article que 12 mois plus tard.
7. Lorsque, au cours de la deuxième moitié de la période de douze mois visée au paragraphe 6 du présent article, la condition visée au paragraphe 2 du présent article est à nouveau remplie, la Commission, assistée par le comité institué par l'article 44 du règlement (UE) 2018/1999, évalue l'efficacité de la mesure et peut, au moyen d'un acte d'exécution, décider que le paragraphe 6 du présent article n'est pas applicable. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 bis, paragraphe 2, de la présente directive.
8. Lorsqu'une ou plusieurs des conditions visées au paragraphe 1, 2 ou 3 ont été remplies et que le paragraphe 6 n'est pas applicable, la Commission publie rapidement un avis au *Journal officiel de l'Union européenne* concernant la date à laquelle ladite ou lesdites conditions ont été remplies.
9. Les États membres auxquels s'applique l'obligation de présenter un plan de mesures correctives en vertu de l'article 8 du règlement (UE) 2018/842 tiennent pleinement compte des effets d'un prélèvement de quotas supplémentaires conformément au paragraphe 2 du présent article au cours des deux années précédentes lorsqu'ils envisagent la mise en œuvre de mesures additionnelles prévue à l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, point c), dudit règlement afin de respecter les obligations qui leur incombent au titre dudit règlement.

Article 30 decies

Réexamen du présent chapitre

Avant le 1^{er} janvier 2028 au plus tard, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre des dispositions du présent chapitre du point de vue de leur efficacité, de leur administration et de leur application pratique, portant notamment sur l'application des règles prévues par la décision (UE) 2015/1814. S'il y a lieu, la Commission accompagne ledit rapport d'une proposition législative en vue de modifier le présent chapitre. Il convient que la Commission évalue, au plus tard le 31 octobre 2031, la faisabilité de l'intégration des secteurs relevant de l'annexe III de la présente directive dans le SEQE de l'UE couvrant les secteurs énumérés à l'annexe I de la présente directive.

Article 30 undecies

Procédures d'extension unilatérale de l'activité visée à l'annexe III à d'autres secteurs non soumis aux chapitres II et III

1. À partir de 2027, les États membres peuvent étendre l'activité visée à l'annexe III aux secteurs qui ne sont pas énumérés dans ladite annexe et appliquer ainsi le système d'échange de quotas d'émission conformément au présent chapitre à ces secteurs, en tenant compte de tous les critères pertinents, en particulier les effets sur le marché intérieur, les distorsions potentielles de concurrence, l'intégrité environnementale du système d'échange de quotas d'émission établi en vertu du présent chapitre ainsi que la fiabilité du système de surveillance et de déclaration prévu, à condition que l'extension de l'activité visée dans ladite annexe soit approuvée par la Commission.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 afin de compléter la présente directive en ce qui concerne l'approbation d'une extension visée au premier alinéa du présent paragraphe, l'autorisation de délivrer des quotas supplémentaires et l'autorisation donnée à d'autres États membres d'étendre l'activité visée à l'annexe III. La Commission peut également, lorsqu'elle adopte de tels actes délégués, compléter l'extension par d'autres règles régissant les mesures visant à remédier aux éventuels cas de double comptabilisation, y compris pour la question des quotas supplémentaires destinés à compenser les quotas restitués pour l'utilisation de carburants dans les activités énumérées à l'annexe I. Toute mesure financière prise par les États membres en faveur de compagnies dans des secteurs et sous-secteurs qui sont exposés à un risque réel de fuite de carbone en raison des coûts indirects significatifs qu'ils supportent du fait de la répercussion des coûts des émissions de gaz à effet de serre sur les prix des carburants en raison de l'extension unilatérale est conforme aux règles relatives aux aides d'État et ne cause pas de distorsions de concurrence injustifiées sur le marché intérieur.

2. Les quotas supplémentaires délivrés en vertu d'une autorisation au titre du présent article sont mis aux enchères conformément aux exigences énoncées à l'article 30 *quinquies*. Nonobstant les dispositions de l'article 30 *quinquies*, paragraphe 1 à 6, les États membres qui ont unilatéralement étendu l'activité visée à l'annexe III conformément au présent article déterminent l'utilisation des recettes tirées de la mise aux enchères de ces quotas supplémentaires.

Article 30 duodecies

Report du système d'échange de quotas d'émission à 2028 pour le secteur du bâtiment, le secteur du transport routier et d'autres secteurs en cas de prix exceptionnellement élevés de l'énergie

1. Au plus tard le 15 juillet 2026, la Commission publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne* indiquant si une des conditions suivantes ou les deux ont été remplies:

- a) le prix moyen du gaz TTF au cours des six mois civils antérieurs au 30 juin 2026 était supérieur au prix moyen du gaz TTF en février et mars 2022;
- b) le prix moyen du pétrole brut Brent au cours des six mois civils antérieurs au 30 juin 2026 était supérieur au double du prix moyen du pétrole brut Brent au cours des cinq années précédentes; la période de référence de cinq ans est la période de cinq ans prenant fin avant le premier mois de la période de six mois civils.

2. Lorsqu'une des conditions visées au paragraphe 1 ou les deux sont remplies, les règles suivantes s'appliquent:

- a) par dérogation à l'article 30 *quater*, paragraphe 1, la première année pour laquelle la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union est définie est 2028 et, par dérogation à l'article 30 *quater*, paragraphe 3, la première année pour laquelle la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union est adaptée est 2029;
- b) par dérogation à l'article 30 *quinquies*, paragraphes 1 et 2, le début de la mise aux enchères des quotas relevant du présent chapitre est reportée à 2028;
- c) par dérogation à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 2, les quantités de quotas supplémentaires pour la première année des enchères sont déduits des volumes des enchères pour la période 2030-2032 et les premiers versements dans la réserve de stabilité du marché ont lieu en 2028;
- d) par dérogation à l'article 30 *sexies*, paragraphe 2, le délai de la première restitution de quotas est reporté au 31 mai 2029 pour les émissions totales de l'année 2028;
- e) par dérogation à l'article 30 *decies*, le délai de présentation du rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil est reporté au 1^{er} janvier 2029.

(*) Règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 (JO L 156 du 19.6.2018, p. 26).

(**) Décision (UE, Euratom) 2020/2053 du Conseil du 14 décembre 2020 relative au système des ressources propres de l'Union européenne et abrogeant la décision 2014/335/UE, Euratom (JO L 424 du 15.12.2020, p. 1).».

30) Le chapitre suivant est inséré:

«Chapitre IV *ter*

Avis Scientifiques et Visibilité du Financement

Article 30 terdecies

Avis scientifiques

Le conseil scientifique consultatif européen sur le changement climatique (ci-après dénommé “conseil consultatif”) institué en vertu de l'article 10 *bis* du règlement (CE) n° 401/2009 du Parlement européen et du Conseil (*) peut, de sa propre initiative, fournir des avis scientifiques et publier des rapports à propos de la présente directive. La Commission tient compte des avis et rapports pertinents du comité consultatif, notamment en ce qui concerne:

- a) la nécessité pour l'Union d'adopter des politiques et des mesures supplémentaires pour garantir le respect des objectifs visés à l'article 30, paragraphe 3, de la présente directive;
- b) la nécessité pour l'Union d'adopter des politiques et des mesures supplémentaires en vue de parvenir à des accords sur des mesures globales au sein de l'OACI pour réduire l'incidence de l'aviation sur le climat et sur l'ambition et l'intégrité environnementale du mécanisme de marché mondial de l'OMI visé à l'article 3 *octies octies* de la présente directive.

Article 30 quaterdecies

Information, communication et publicité

1. La Commission assure la visibilité du financement provenant des recettes tirées de la mise aux enchères du SEQE de l'UE visées à l'article 10 *bis*, paragraphe 8:

- a) en veillant à ce que les bénéficiaires de ce financement fassent état de l'origine des fonds et assurent la visibilité du financement de l'Union, en particulier lorsqu'il s'agit de promouvoir les projets et leurs résultats, en fournissant des informations ciblées, cohérentes, efficaces et proportionnées à divers publics, notamment aux médias et au grand public; et
- b) en veillant à ce que les destinataires de ce financement utilisent une étiquette appropriée portant la mention “(co) financé par le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (Fonds pour l'innovation)” ainsi que l'emblème de l'Union et le montant du financement; lorsque l'utilisation de cette étiquette s'avère impossible, le Fonds pour l'innovation est mentionné dans toutes les activités de communication, y compris sur des panneaux d'affichage à des endroits stratégiques visibles pour le grand public.

Dans l'acte délégué visé à l'article 10 *bis*, paragraphe 8, la Commission énonce les exigences nécessaires pour assurer la visibilité du financement du Fonds pour l'innovation, y compris l'exigence de mentionner ce Fonds.

2. Les États membres assurent la visibilité du financement provenant des recettes tirées de la mise aux enchères du SEQE de l'UE visée à l'article 10 *quinquies* qui correspond à celui qui est visé au paragraphe 1, premier alinéa, points a) et b), du présent article, y compris par l'exigence de mentionner le Fonds pour la modernisation.

3. Compte tenu de leur situation particulière, les États membres s'efforcent d'assurer la visibilité de la source du financement des actions ou projets financées par les recettes tirées de la mise aux enchères du SEQE de l'UE dont ils déterminent l'usage conformément à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 4, à l'article 10, paragraphe 3, et à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 6.

(*) Règlement (CE) n° 401/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à l'Agence européenne pour l'environnement et au réseau européen d'information et d'observation pour l'environnement (JO L 126 du 21.5.2009, p. 13).».

31) Les annexes I, II *ter*, IV et V de la directive 2003/87/CE sont modifiées conformément à l'annexe I de la présente directive, et les annexes III et III *bis* sont insérées dans la directive 2003/87/CE conformément à l'annexe I de la présente directive.

Article 2

Modifications de la décision (UE) 2015/1814

La décision (UE) 2015/1814 est modifiée comme suit:

1) L'article 1^{er} est modifié comme suit:

a) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. La Commission publie le nombre total de quotas en circulation chaque année, au plus tard le 1^{er} juin de l'année suivante. Le nombre total de quotas en circulation au cours d'une année donnée correspond au nombre cumulé de quotas délivrés pour des installations et des compagnies maritimes et non mis en réserve au cours de la période écoulée depuis le 1^{er} janvier 2008, y compris le nombre de quotas qui ont été délivrés au cours de cette période en vertu de l'article 13, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE, dans sa version en vigueur au 18 mars 2018, et les autorisations à utiliser des crédits internationaux employées par les installations relevant du SEQE de l'UE pour les émissions produites, jusqu'au 31 décembre de l'année donnée, moins les tonnes cumulées d'émissions vérifiées des installations et des compagnies maritimes relevant du SEQE de l'UE entre le 1^{er} janvier 2008 et le 31 décembre de cette même année donnée et les éventuels quotas annulés conformément à l'article 12, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE. Il n'est pas tenu compte des émissions au cours de la période de trois ans débutant en 2005 et s'achevant en 2007, ni des quotas délivrés en ce qui concerne ces émissions. La première publication a lieu au plus tard le 15 mai 2017.»;

b) le paragraphe suivant est inséré:

«4 bis. À partir de 2024, le calcul du nombre total de quotas en circulation pour une année donnée inclut le nombre cumulé de quotas délivrés pour l'aviation ainsi que les tonnes cumulées d'émissions vérifiées du secteur de l'aviation dans le cadre du SEQE de l'UE, à l'exclusion des émissions des vols sur des liaisons couvertes par la compensation calculée conformément à l'article 12, paragraphe 6, de la directive 2003/87/CE entre le 1^{er} janvier 2024 et le 31 décembre de l'année en question.

Aux fins du calcul du nombre total de quotas en circulation, les quotas annulés en vertu de l'article 3 *octies ter* de la directive 2003/87/CE sont considérés comme ayant été délivrés.»;

c) les paragraphes 5 et 5 bis sont remplacés par le texte suivant:

«5. Pour une année donnée, si le nombre total de quotas en circulation se situe entre 833 et 1 096 millions, un nombre de quotas égal à la différence entre le nombre total de quotas en circulation, tel qu'établi dans la publication la plus récente visée au paragraphe 4 du présent article, et 833 millions est déduit de la quantité de quotas qui doit être mise aux enchères par les États membres au titre de l'article 10, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE et est placé dans la réserve sur une période de douze mois à compter du 1^{er} septembre de l'année en question. Si le nombre total de quotas en circulation est supérieur à 1 096 millions, le nombre de quotas à déduire de la quantité de quotas qui doit être mise aux enchères par les États membres au titre de l'article 10, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE et à placer dans la réserve sur une période de douze mois à compter du 1^{er} septembre de l'année en question est égal à 12 % du nombre total de quotas en circulation. Par dérogation à la deuxième phrase du présent paragraphe, jusqu'au 31 décembre 2030, le pourcentage visé dans ladite phrase est multiplié par deux.

Sans préjudice du nombre total de quotas à déduire conformément au présent paragraphe, jusqu'au 31 décembre 2030, les quotas visés à l'article 10, paragraphe 2, premier alinéa, point b), de la directive 2003/87/CE ne sont pas pris en compte lors de l'établissement des parts des États membres contribuant à ce nombre total.

5 bis. À moins qu'il n'en soit décidé autrement lors du premier réexamen mené conformément à l'article 3, à partir de 2023, les quotas détenus dans la réserve au-delà de 400 millions ne sont plus valides.».

d) le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

«7. Si, pour une année donnée, le paragraphe 6 du présent article n'est pas applicable et la condition énoncée à l'article 29 bis, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE a été remplie, 75 millions de quotas sont prélevés de la réserve et ajoutés à la quantité de quotas devant être mise aux enchères par les États membres au titre de l'article 10, paragraphe 2, de cette directive. Lorsque moins de 75 millions de quotas se trouvent dans la réserve, la totalité des quotas de la réserve est prélevée au titre du présent paragraphe. Lorsque la condition visée à l'article 29 bis,

paragraphe 1, de ladite directive est remplie, les volumes à prélever de la réserve conformément audit article sont répartis de manière homogène pendant une période de trois mois, commençant au plus tard deux mois à compter de la date à laquelle la condition énoncée à l'article 29 bis, paragraphe 1, de ladite directive est remplie, comme notifié par la Commission conformément à son alinéa 4.».

2) L'article suivant est inséré:

«Article 1 bis

Fonctionnement de la réserve de stabilité du marché pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs

1. Les quotas qui relèvent du chapitre IV bis de la directive 2003/87/CE sont placés et prélevés dans une section distincte de la réserve créée en vertu de l'article 1^{er} de la présente décision, conformément aux règles énoncées au présent article.

2. La mise en réserve de quotas au titre du présent article intervient à partir du 1^{er} septembre 2028. Les quotas qui relèvent du chapitre IV bis de la directive 2003/87/CE sont placés, détenus et prélevés dans la réserve séparément des quotas visés à l'article 1^{er} de la présente décision.

3. En 2027, la section visée au paragraphe 1 du présent article est créée conformément à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 2, deuxième alinéa, de la directive 2003/87/CE. À partir du 1^{er} janvier 2031, les quotas visés audit alinéa qui n'ont pas été prélevés dans la réserve ne sont plus valides.

4. La Commission publie chaque année, au plus tard le 1^{er} juin de l'année suivante, le nombre total de quotas en circulation relevant du chapitre IV bis de la directive 2003/87/CE, séparément du nombre de quotas en circulation visé à l'article 1^{er}, paragraphe 4, de la présente décision. Le nombre total de quotas en circulation défini au présent article pour une année donnée correspond au nombre cumulé de quotas relevant dudit chapitre délivrés à partir du 1^{er} janvier 2027, moins les tonnes cumulées d'émissions vérifiées relevant dudit chapitre pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2027 et le 31 décembre de l'année en question et les éventuels quotas relevant dudit chapitre annulés conformément à l'article 12, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE. La première publication a lieu au plus tard le 1^{er} juin 2028.

5. Si, pour une année donnée, le nombre total de quotas en circulation, tel qu'établi dans la publication la plus récente visée au paragraphe 4 du présent article, est supérieur à 440 millions, 100 millions de quotas sont déduits de la quantité de quotas relevant du chapitre IV bis de la directive 2003/87/CE qui doit être mise aux enchères par les États membres au titre de l'article 30 *quinquies* de cette directive et sont placés dans la réserve sur une période de douze mois à compter du 1^{er} septembre de l'année en question.

6. Si, pour une année donnée, le nombre total de quotas en circulation est inférieur à 210 millions, une quantité de 100 millions de quotas relevant du chapitre IV bis de la directive 2003/87/CE est prélevée dans la réserve et ajoutée à la quantité de quotas relevant dudit chapitre qui doit être mise aux enchères par les États membres au titre de l'article 30 *quinquies* de ladite directive. Lorsque moins de 100 millions de quotas se trouvent dans la réserve, la totalité des quotas de la réserve est prélevée au titre du présent paragraphe.

7. Les volumes à prélever dans la réserve conformément à l'article 30 *nonies* de la directive 2003/87/CE sont ajoutés à la quantité de quotas relevant du chapitre IV bis de cette directive qui doivent être mis aux enchères par les États membres au titre de l'article 30 *quinquies* de cette directive. Les volumes à prélever dans la réserve sont répartis de manière homogène sur une période de trois mois commençant au plus tard deux mois après la date à laquelle les conditions ont été remplies selon la publication à cet égard dans le *Journal officiel de l'Union européenne* conformément à l'article 30 *nonies* de la directive 2003/87/CE.

8. L'article 1^{er}, paragraphe 8, et l'article 3 de la présente décision s'appliquent aux quotas relevant du chapitre IV bis de la directive 2003/87/CE.

9. Par dérogation aux paragraphes 2, 3 et 4 du présent article, lorsqu'une des conditions visées à l'article 30 *duodecies*, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE ou les deux sont remplies, la mise en réserve de quotas visée au paragraphe 2 du présent article intervient à partir du 1^{er} septembre 2029 et les dates visées aux paragraphes 3 et 4 du présent article sont reportées d'un an.»;

3) L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

«Article 3

Réexamen

La Commission surveille le fonctionnement de la réserve dans le cadre du rapport visé à l'article 10, paragraphe 5, de la directive 2003/87/CE. Ce rapport devrait examiner les effets pertinents sur la compétitivité, en particulier dans le secteur industriel, y compris en ce qui concerne les indicateurs du PIB et les indicateurs en matière d'emploi et d'investissement. Dans les trois ans qui suivent la mise en service de la réserve et tous les cinq ans par la suite, la Commission, se fondant sur une analyse du bon fonctionnement du marché européen du carbone, procède à un réexamen de la réserve et, le cas échéant, présente une proposition législative au Parlement européen et au Conseil. Chaque réexamen porte en particulier sur le pourcentage relatif à la détermination du nombre de quotas à placer dans la réserve conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 5, de la présente décision, sur la valeur numérique du seuil relatif au nombre total de quotas en circulation, y compris en vue d'une adaptation éventuelle dudit seuil conformément au facteur linéaire visé à l'article 9 de la directive 2003/87/CE, ainsi que sur le nombre de quotas à prélever de la réserve conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 6 ou 7, de la présente décision. Lors de son réexamen, la Commission examine également l'incidence de la réserve sur la croissance, l'emploi, la compétitivité industrielle de l'Union et le risque de fuite de carbone.»

Article 3

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à l'article 1^{er} de la présente directive au plus tard le 31 décembre 2023. Ils appliquent ces dispositions à partir du 1^{er} janvier 2024.

Toutefois, les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer aux articles suivants au plus tard le 30 juin 2024:

- a) l'article 1^{er}, point 3), points e bis) à a decies), de la présente directive;
- b) l'article 1^{er}, point 29), de la présente directive, à l'exception de l'article 30 septies, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE tel qu'inséré par ledit point; et
- c) l'article 1^{er}, point 31), de la présente directive en ce qui concerne les annexes III et III bis de la directive 2003/87/CE telles qu'insérées par ledit point.

Ils informent immédiatement la Commission des dispositions adoptées conformément aux premier et deuxième alinéas.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 4

Dispositions transitoires

Lorsqu'ils se conforment à l'obligation énoncée à l'article 3, paragraphe 1, de la présente directive, les États membres veillent à ce que leur législation nationale transposant l'article 3, point u), l'article 10 bis, paragraphes 3 et 4, l'article 10 quater, paragraphe 7, et l'annexe I, paragraphes 1 et 3, de la directive 2003/87/CE, dans sa version applicable au 4 juin 2023, continue de s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2025. Par dérogation à l'article 3, paragraphe 1, premier alinéa, dernière phrase, ils appliquent leurs dispositions nationales transposant les modifications apportées à ces dispositions à partir du 1^{er} janvier 2026.

Article 5

Entrée en vigueur et application

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

L'article 2 est applicable à partir du 1^{er} janvier 2024.

Article 6

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 10 mai 2023.

Par le Parlement européen
La présidente
R. METSOLA

Par le Conseil
La présidente
J. ROSWALL

ANNEXE

1) L'annexe I de la directive 2003/87/CE est modifiée comme suit:

a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés ne sont pas visées par la présente directive. Les installations dans lesquelles, au cours de la période de cinq ans précédente concernée visée à l'article 11, paragraphe 1, deuxième alinéa, les émissions issues de la combustion d'une biomasse qui satisfait aux critères établis conformément à l'article 14 contribuent à plus de 95 % en moyenne aux émissions totales moyennes de gaz à effet de serre, ne sont pas visées par la présente directive.»;

b) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Pour calculer la puissance calorifique totale de combustion d'une installation afin de décider de son inclusion dans le SEQUE de l'UE, on procède par addition des puissances calorifiques de combustion de toutes les unités techniques qui la composent, dans lesquelles des carburants sont brûlés au sein de l'installation. Parmi ces unités peuvent notamment figurer tous les types de chaudières, brûleurs, turbines, appareils de chauffage, hauts-fourneaux, incinérateurs, calcinateurs, fours, étuves, sécheurs, moteurs, piles à combustible, unités de combustion en boucle chimique, torchères, ainsi que les unités de postcombustion thermique ou catalytique. Les unités dont la puissance calorifique de combustion est inférieure à 3 MW ne sont pas prises en considération dans ce calcul.»;

c) Le tableau est modifié comme suit:

i) la première ligne est remplacée par le texte suivant:

«Combustion de combustibles dans des installations dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW (à l'exception des installations d'incinération de déchets dangereux ou municipaux) À partir du 1 ^{er} janvier 2024, combustion de combustibles dans des installations d'incinération de déchets municipaux dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW, aux fins des articles 14 et 15.	Dioxyde de carbone»
---	---------------------

ii) la deuxième ligne est remplacée par le texte suivant:

«Raffinage de pétrole, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone»
---	---------------------

iii) la cinquième ligne est remplacée par le texte suivant:

«Production de fer ou d'acier (fusion primaire ou secondaire), y compris les équipements pour coulée continue d'une capacité de plus de 2,5 tonnes par heure	Dioxyde de carbone»
--	---------------------

iv) la septième ligne est remplacée par le texte suivant:

«Production d'aluminium primaire ou d'alumine	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés»
---	---

v) la quinzième ligne est remplacée par le texte suivant:

«Séchage ou calcination du gypse ou production de plaques de plâtre et d'autres produits à base de gypse, avec une capacité de production de gypse calciné ou de gypse secondaire sec supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone»
---	---------------------

vi) la dix-huitième ligne est remplacée par le texte suivant:

«Production de noir de carbone par carbonisation de substances organiques telles que les huiles, les goudrons, les craqueurs et les résidus de distillation, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone»
--	---------------------

vii) la vingt-quatrième ligne est remplacée par le texte suivant:

«Production d'hydrogène (H ₂) et de gaz de synthèse, avec une capacité de production supérieure à 5 tonnes par jour	Dioxyde de carbone»
---	---------------------

viii) la vingt-septième ligne est remplacée par le texte suivant:

«Transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique dans un site de stockage agréé au titre de la directive 2009/31/CE, à l'exclusion des émissions relevant d'une autre activité régie par la présente directive	Dioxyde de carbone»
--	---------------------

ix) la ligne suivante est insérée après la dernière nouvelle ligne, en laissant une ligne de séparation entre elles:

«Transport maritime Activités de transport maritime couvertes par le règlement (UE) 2015/757 à l'exception des activités de transport maritime couvertes par l'article 2, paragraphe 1 bis, et, jusqu'au 31 décembre 2026, l'article 2, paragraphe 1 ter, dudit règlement	Dioxyde de carbone À partir du 1 ^{er} janvier 2026, méthane et oxyde nitreux»
--	---

2) L'annexe II ter de la directive 2003/87/CE est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE II ter

PARTIE A

RÉPARTITION DES FONDS EN PROVENANCE DU FONDS POUR LA MODERNISATION CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 10, PARAGRAPHE 1, TROISIÈME ALINÉA

	Part
Bulgarie	5,84 %
Tchéquie	15,59 %
Estonie	2,78 %
Croatie	3,14 %
Lettonie	1,44 %
Lituanie	2,57 %
Hongrie	7,12 %
Pologne	43,41 %
Roumanie	11,98 %
Slovaquie	6,13 %

PARTIE B

RÉPARTITION DES FONDS EN PROVENANCE DU FONDS POUR LA MODERNISATION CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 10, PARAGRAPHE 1, QUATRIÈME ALINÉA

	Part
Bulgarie	4,9 %
Tchéquie	12,6 %
Estonie	2,1 %
Grèce	10,1 %
Croatie	2,3 %
Lettonie	1,0 %
Lituanie	1,9 %
Hongrie	5,8 %
Pologne	34,2 %
Portugal	8,6 %
Roumanie	9,7 %
Slovaquie	4,8 %
Slovénie	2,0 %

3) Les annexes suivantes sont insérées en tant qu'annexes III et III bis de la directive 2003/87/CE:

«ANNEXE III

ACTIVITÉ COUVERTE PAR LE CHAPITRE IV bis

Activité:	Gaz à effet de serre
<p>Mise à la consommation de carburants utilisés pour la combustion dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs. Sont exclues de cette activité:</p> <p>a) la mise à la consommation des carburants utilisés pour les activités énumérées à l'annexe I, sauf s'ils sont utilisés pour la combustion dans le cadre des activités de transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique comme indiqué dans le tableau, vingt-septième ligne, de ladite annexe,) ou s'ils sont utilisés pour la combustion dans des installations exclues en vertu de l'article 27 bis;</p> <p>b) la mise à la consommation de carburants dont le facteur d'émission est égal à zéro;</p> <p>c) la mise à la consommation de déchets dangereux ou municipaux utilisés comme carburant.</p> <p>Les secteurs du bâtiment et du transport routier correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, avec les modifications qui s'imposent:</p> <p>a) production combinée de chaleur et d'électricité (code de catégorie de source 1A1a ii) et centrales de production de chaleur (code de catégorie de source 1A1a iii), dans la mesure où elles produisent de la chaleur pour les catégories visées aux points c) et d) du présent paragraphe, soit directement, soit par l'intermédiaire de réseaux de chauffage urbain;</p>	Dioxyde de carbone
<p>b) transport routier (code de catégorie de source 1A3b), à l'exclusion de l'utilisation de véhicules agricoles sur des routes pavées;</p> <p>c) secteur commercial et institutionnel (code de catégorie de source 1A4a);</p> <p>d) secteur résidentiel (code de catégorie de source 1A4b).</p>	

Activité:	Gaz à effet de serre
Les autres secteurs correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre: a) industries de l'énergie (code de catégorie de source 1A1), à l'exclusion des catégories définies au deuxième paragraphe, point a), de la présente annexe; b) industrie manufacturière et construction (code de catégorie de source 1A2).	

ANNEXE III bis

**AJUSTEMENT DU FACTEUR DE RÉDUCTION LINÉAIRE CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 30 *quater*,
PARAGRAPHE 2**

1. Si les émissions moyennes déclarées au titre du chapitre IV *bis* pour les années 2024 à 2026 dépassent de plus de 2 % la valeur de la quantité définie conformément à l'article 30 *quater*, paragraphe 1, pour 2025, et si cette différence n'est pas due à l'écart de moins de 5 % entre les émissions déclarées au titre du chapitre IV *bis* et les données d'inventaire des émissions de gaz à effet de serre de l'Union pour 2025 relatives aux catégories de sources de la CCNUCC en ce qui concerne les secteurs régis par le chapitre IV *bis*, le facteur de réduction linéaire est calculé en ajustant le facteur de réduction linéaire visé à l'article 30 *quater*, paragraphe 1.

2. Le facteur de réduction linéaire ajusté conformément au paragraphe 1 est déterminé comme suit:

$$LRF_{adj} = 100\% * [MRV_{[2024-2026]} - (ESR_{[2024]} - 6 * LRF_{[2024]} * ESR_{[2024]})] / (5 * MRV_{[2024-2026]})$$
, où,
 LRF_{adj} est le facteur de réduction linéaire ajusté;
 $MRV_{[2024-2026]}$ est la moyenne des émissions vérifiées conformément au chapitre IV *bis* pour les années 2024 à 2026;
 $ESR_{[2024]}$ est la valeur des émissions de 2024 définie conformément à l'article 30 *quater*, paragraphe 1, pour les secteurs régis par le chapitre IV *bis*;
 $LRF_{[2024]}$ est le facteur de réduction linéaire visé à l'article 30 *quater*, paragraphe 1.».

- 4) L'annexe IV de la directive 2003/87/CE est modifiée comme suit:
 - a) dans la partie A, la section «Calcul des émissions» est modifiée comme suit:
 - i) au troisième alinéa, la dernière phrase, «Le facteur d'émission pour la biomasse est égal à zéro», est remplacée par le texte suivant:
 «Le facteur d'émission pour la biomasse qui satisfait aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre définis pour l'utilisation de la biomasse par la directive (UE) 2018/2001, tels qu'énoncés dans les actes d'exécution visés à l'article 14 de la présente directive, et ajustés au besoin aux fins de leur application dans le cadre de la présente directive, est égal à zéro.»;
 - ii) le cinquième alinéa est remplacé par le texte suivant:
 «Les facteurs d'oxydation par défaut élaborés en application de la directive 2010/75/UE sont utilisés, sauf si l'exploitant peut démontrer que des facteurs spécifiques par activité sont plus précis.»;
 - b) dans la partie B, section «Surveillance des émissions de dioxyde de carbone», quatrième alinéa, la dernière phrase, «Le facteur d'émission pour la biomasse est égal à zéro», est remplacée par le texte suivant:
 «Le facteur d'émission pour la biomasse qui satisfait aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre définis pour l'utilisation de la biomasse par la directive (UE) 2018/2001, tels qu'énoncés dans les actes d'exécution visés à l'article 14 de la présente directive, et ajustés au besoin aux fins de leur application dans le cadre de la présente directive, est égal à zéro.»;

c) la partie C suivante est ajoutée:

«PARTIE C

Surveillance et déclaration des émissions correspondant à l'activité visée à l'annexe III

Surveillance des émissions

Les émissions sont surveillées au moyen de calculs.

Calcul des émissions

Les émissions sont calculées à l'aide de la formule suivante:

carburant mis à la consommation × facteur d'émission

Le carburant mis à la consommation comprend la quantité de carburant mise à la consommation par l'entité réglementée.

Il y a lieu d'utiliser les facteurs d'émission par défaut issus des Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre ou de leurs mises à jour ultérieures, à moins que les facteurs d'émission spécifiques (par carburant) déterminés par des laboratoires indépendants accrédités employant des méthodes d'analyse reconnues ne soient plus précis.

Des calculs distincts sont effectués pour chaque entité réglementée et pour chaque carburant.

Déclaration des émissions

Chaque entité réglementée fait figurer les informations ci-après dans sa déclaration:

A. Données d'identification de l'entité réglementée, notamment:

- nom de l'entité réglementée;
- adresse, avec indication du code postal et du pays;
- types de carburant qu'elle met à la consommation et activités pour lesquelles elle les met à la consommation, avec indication de la technique employée;
- adresse, numéro de téléphone et de télécopieur, adresse électronique d'une personne de contact; et
- nom du propriétaire de l'entité réglementée et de la société mère éventuelle.

B. Pour chaque type de carburant mis à la consommation et utilisé pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, et dont les émissions sont calculées:

- quantité de carburant mise à la consommation;
- facteurs d'émission;
- émissions totales;
- utilisation(s) finale(s) du carburant mis à la consommation; et
- degré d'incertitude.

Les États membres prennent des mesures pour coordonner les exigences en matière de déclaration avec toute autre exigence existante du même type, afin de réduire la charge qui pèse sur les entreprises à cet égard.»

5) À l'annexe V de la directive 2003/87/CE, la partie C suivante est ajoutée:

«PARTIE C

Vérification des émissions correspondant à l'activité visée à l'annexe III

Principes généraux

1. Les émissions correspondant à l'activité visée à l'annexe III sont soumises à une vérification.
2. La procédure de vérification vise notamment la déclaration établie en application de l'article 14, paragraphe 3, et la surveillance des émissions effectuée au cours de l'année précédente. Elle porte sur la fiabilité, la crédibilité et la précision des systèmes de surveillance ainsi que sur les données et informations déclarées en ce qui concerne les émissions, et notamment:
 - a) les carburants mis à la consommation déclarés et les calculs y afférents;

- b) le choix et l'utilisation des facteurs d'émission;
 - c) les calculs permettant de déterminer les émissions globales.
3. Les émissions déclarées ne peuvent être validées que si des données et des informations fiables et crédibles permettent de déterminer les émissions avec un degré élevé de certitude. Pour parvenir à ce degré élevé de certitude, l'entité réglementée doit démontrer que:
 - a) les données déclarées sont exemptes d'incohérences;
 - b) la collecte des données a été effectuée conformément aux normes scientifiques applicables; et
 - c) les registres correspondants de l'entité réglementée sont complets et cohérents.
 4. Le vérificateur a accès à tous les sites et à toutes les informations en rapport avec l'objet des vérifications.
 5. Le vérificateur tient compte du fait que l'entité réglementée est enregistrée ou non dans le système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS).

Méthodologie

Analyse stratégique

6. La vérification est fondée sur une analyse stratégique de l'ensemble des quantités de carburant mises à la consommation par l'entité réglementée. Cela suppose que le vérificateur ait une vue globale de toutes les activités pour lesquelles l'entité réglementée met les carburants à la consommation ainsi que de leur poids relatif dans les émissions.

Analyse des procédés

7. La vérification des données et informations soumises est effectuée, en tant que de besoin, sur le site de l'entité réglementée. Le vérificateur recourt à des contrôles par sondage pour déterminer la fiabilité des données et informations déclarées.

Analyse des risques

8. Le vérificateur soumet tous les moyens par lesquels les carburants sont mis à la consommation par l'entité réglementée à une évaluation de la fiabilité des données relatives aux émissions globales de l'entité réglementée.
9. Sur la base de cette analyse, le vérificateur met explicitement en évidence tout élément qui comporte un risque d'erreur élevé et d'autres aspects de la procédure de surveillance et de déclaration qui sont susceptibles d'entraîner des erreurs dans la détermination des émissions globales. Il s'agit notamment des calculs à effectuer pour déterminer le niveau des émissions issues de différentes sources. Une attention particulière est accordée aux éléments qui comportent un risque d'erreur élevé et aux autres aspects susmentionnés de la procédure de surveillance.
10. Le vérificateur tient compte de toutes les méthodes effectives de gestion des risques appliquées par l'entité réglementée en vue de réduire au maximum le degré d'incertitude.

Rapport

11. Le vérificateur élabore un rapport sur la procédure de validation, indiquant si la déclaration faite en application de l'article 14, paragraphe 3, est satisfaisante. Ce rapport traite tous les aspects pertinents en rapport avec le travail effectué. Le vérificateur peut attester que la déclaration établie en application de l'article 14, paragraphe 3, est satisfaisante si, selon lui, les émissions totales déclarées ne sont pas matériellement inexactes.

Compétences minimales exigées du vérificateur

12. Le vérificateur est indépendant de l'entité réglementée, exerce ses activités avec un professionnalisme sérieux et objectif, et a une bonne connaissance:
 - a) des dispositions de la présente directive, ainsi que des normes et des lignes directrices pertinentes adoptées par la Commission en application de l'article 14, paragraphe 1;

- b) des exigences législatives, réglementaires et administratives applicables aux activités soumises à la vérification;
et
 - c) de l'élaboration de toutes les informations relatives à tous les moyens par lesquels les carburants sont mis à la consommation par l'entité réglementée, notamment aux stades de la collecte, de la mesure, du calcul et de la déclaration des données.»
-

Rectificatif à la directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 130 du 16 mai 2023)

1. Les termes «navire(s) de ravitaillement en mer» sont remplacés par les termes «navire(s) de haute mer» dans l'ensemble de la directive dans la forme grammaticale appropriée.
2. Page 158, à l'article 1^{er}, point 3) d):

au lieu de:

«w)	[...];
x)	[...];
y)	[...];
z)	[...];
a bis)	[...];
a ter)	[...];
a quater)	[...];
a quinquies)	[...];
a sexies)	[...];
a septies)	[...];
a octies)	[...];
a nonies)	[...];
a decies)	[...].»,

lire:

«w) [...];
x) [...];
y) [...];
z) [...];
aa) [...];
ab) [...];
ac) [...];
ad) [...];
ae) [...];
af) [...];
ag) [...];
ah) [...];
ai) [...].»,
